



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 141]

नई दिल्ली, सोमवार, जुलाई 11, 2011/आषाढ़ 20, 1933

No. 141]

NEW DELHI, MONDAY, JULY 11, 2011/ASADHA 20, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 5 जुलाई, 2011

सं. टीएएमपी/17/2011-आईसीटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार, बालार्ड पियर स्टेशन (बीपीएस) कंटेनर टर्मिनल में प्रहस्तित कंटेनरों पर मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) द्वारा घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के संबंध में इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईसीटीपीएल) से प्राप्त संदर्भ का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/17/2011-आईसीटीपीएल

मै. इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

.....

आवेदक

आदेश

(जून, 2011 के 29वें दिन पारित)

यह मामला आईसीटीपीएल द्वारा परिचालित बालार्ड पियर स्टेशन (बीपीएस) कंटेनर टर्मिनल में प्रहस्तित कंटेनरों पर मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) द्वारा घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के संबंध में इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईसीटीपीएल) से प्राप्त संदर्भ से संबंधित है।

2. आईसीटीपीएल ने अपने पत्रों दिनांक 20 दिसम्बर 2010 और 23 दिसम्बर 2010 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए थे:

**पत्र दिनांक 20 दिसम्बर 2010**

- (i). आईसीटीपीएल में प्रहस्तित कंटेनरों पर कार्गो के लिए घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभार एमबीपीटी द्वारा गलत वसूल किया जा रहा है।
- (ii). एमबीपीटी आईसीटीपीएल यार्ड में विराम अवधि के लिए भी कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार वसूल कर रहा है जोकि आईसीटीपीएल और ट्रेड को बिल्कुल स्वीकार्य नहीं है।
- (iii). इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आईसीटीपीएल के दरमान (एसओआर) में ऐसे सभी प्रभारों के लिए अलग-से कोई प्रावधान नहीं किया गया है। तथापि, आईसीटीपीएल को गलत ठहराते हुए एमबीपीटी द्वारा इन प्रभारों की वसूली जारी रखना बिजनेस के लिए गंभीर विषय है।
- (iv). आईसीटीपीएल ने इन प्रभारों की वसूली रोकने के लिए एमबीपीटी को कई बार अभ्यावेदन किया था। तथापि, एमबीपीटी अनभिज्ञ कारणों से इन प्रभारों की वसूली अभी भी जारी रखे हुए है।
- (v). चूंकि ये प्रभार लागू नहीं हैं, ग्राहक एमबीपीटी को अतिरिक्त निधि अदा करने के लिए मजबूर हैं क्योंकि उन्हें कंटेनर आवागमन को रोकने से बचना है।

**पत्र दिनांक 23 दिसम्बर 2010**

- (i). (क). घाटशुल्क प्रभार केवल आईसीटीपीएल द्वारा वहनित किए जाने वाले कंटेनरबद्ध कार्गो के प्रहस्तन की सेवाओं के लिए वसूल किए जाते हैं।  
(ख). विलंबशुल्क केवल आईसीटीपीएल में ही स्टैक किए जाने वाले कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए वसूल किया जाता है। आईसीटीपीएल कंटेनरों के लिए अपना प्रशुल्क लागू करने के इन दो मामलों में एमबीपीटी द्वारा कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है।
- (ii). एमबीपीटी और आईसीटीपीएल स्पष्टतः भिन्न टीएएमपी अनुमोदित प्रशुल्क पर परिचालन करते हैं। इसलिए, आईसीटीपीएल तत्काल प्रभाव से गलत कार्यप्रणाली को रोकने के लिए बीपीएस में वाणिज्यिक परिचालनों की शुरुआत से ही एमबीपीटी का अनुसरण करता रहा है।
- (iii). आईसीटीपीएल के माध्यम से परिचालन करने वाले ग्राहकों के लिए यह स्थिति बहुत ही निराशाजनक और अव्यवहार्य है जो इस मामले में अब तक देखी गई है। मुम्बई के माध्यम से कंटेनर आवागमन में निवेश के लिए ट्रेड की रुचि पैदा करने के लिए आईसीटीपीएल द्वारा किए गए सभी प्रयासों और मेहनत को स्वयं पत्तन द्वारा ही बर्बाद किया जा रहा है।

3. इस परिप्रेक्ष्य में, आईसीटीपीएल ने इस मामले में प्राधिकरण से हस्तक्षेप करते हुए इस स्थिति को स्पष्ट करने और एमबीपीटी को यह सलाह देने का अनुरोध किया है कि वह आईसीटीपीएल में अब और भविष्य में प्रहस्तित किसी भी कंटेनरों पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क सहित कोई भी प्रभार वसूल करना तत्काल रोकें और विभिन्न पार्टियों से वसूल किए गए ऐसे प्रभार वापस किए जाएं।

4.1. आईसीटीपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दों पर आईसीटीपीएल से प्राप्त पत्रों की प्रतिलिपि एमबीपीटी की टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए एमबीपीटी को अग्रणी की गई थीं। एमबीपीटी से यह अनुरोध भी किया गया था कि वह एमबीपीटी के दरमान के प्रासंगिक प्रावधानों को स्पष्ट करे जिनके अंतर्गत एमबीपीटी आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क वसूल करता है।

4.2. इसी बीच, आईसीटीपीएल ने इस प्राधिकरण को सूचित किया था कि घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभार वसूल करने की एमबीपीटी की गलत कार्यपद्धति जारी है और इस गलत कार्यवाई की वजह से एक कंटेनर लाइन आईसीटीपीएल में नौभरण पहले ही रोक चुका है। आईसीटीपीएल के पत्र की प्रति भी एमबीपीटी को अग्रेषित की गई थी और एमबीपीटी को अनुस्मरण करवाया गया था कि वह अपना जवाब तत्काल भेजे। एमबीपीटी ने अपना प्रत्युत्तर भेजा है। एमबीपीटी का प्रत्युत्तर आईसीटीपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में उसकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। आईसीटीपीएल ने एमबीपीटी द्वारा की गई टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर भेजा है। आईसीटीपीएल की टिप्पणियों की प्रति एमबीपीटी को आईसीटीपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दों पर अपनी टिप्पणियाँ ऑफर करने के लिए अग्रेषित की गई थी।

4.3. आईसीटीपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दों और एमबीपीटी और आईसीटीपीएल की अनुवर्ती टिप्पणियों को निम्नलिखित तालिका में सारबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	आईसीटीपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दे	आईसीटीपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दों पर एमबीपीटी की टिप्पणियाँ	एमबीपीटी की टिप्पणियों पर आईसीटीपीएल की टिप्पणियाँ	आईसीटीपीएल की टिप्पणियों पर एमबीपीटी की टिप्पणियाँ
(i).	एमबीपीटी और आईसीटीपीएल भिन्न टीएएमपी अनुमोदित प्रशुल्क पर परिचालन करते हैं। केवल आईसीटीपीएल द्वारा चलाई गई कंटेनरबद्ध कार्गो प्रहस्तन की सेवाओं के लिए एमबीपीटी द्वारा गलत तरीके से घाटशुल्क प्रभार वसूल किए जा रहे हैं।	एमबीपीटी कंटेनर संबंधित प्रभार दरमान के अध्याय - V और कार्गो संबंधित प्रभार अध्याय - III के अधीन वसूल करता है। खण्ड 5 (ज) (1) और (5) के अनुसार, एमबीपीटी कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क वसूल करने का हकदार है।  “अध्याय—III (कार्गो संबंधित प्रभार) का खण्ड 3.1(क) में विभिन्न कार्गो पर प्रभार्य घाटशुल्क की दरें सूचीबद्ध की गई हैं। अध्याय—III का खण्ड 3.1(ख) में निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद खण्ड 3.1(क) में घाटशुल्क अनुसूची में वर्गीकृत सभी सामानों के मामले में प्रभार्य विलंबशुल्क प्रभार निर्धारित करता है।)	(क). एमबीपीटी के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दरमान एमबीपीटी द्वारा अपने बर्थ/टर्मिनल में एमबीपीटी द्वारा प्रहस्तित कार्गो/कंटेनरों पर ही लागू है। बीपीएस में परिचालन टीएएमपी द्वारा विधिवत् अनुमोदित पृथक दरमान द्वारा शासित है और आईसीटीपीएल टर्मिनल में प्रहस्तित कार्गो/कंटेनरों के लिए लागू है। आईसीटीपीएल टर्मिनल परिचालन से संबंधित कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों को एमबीपीटी द्वारा वसूल नहीं किया जाना चाहिए। (ख). एमबीपीटी द्वारा यथा निर्दिष्ट पत्तन में अवसंरचना लाइसेंस करार (एलए) में संयुक्त उपयोग क्षेत्र का हिस्सा है। एमबीपीटी इन सुविधाओं के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं कर सकता जो संयुक्त हैं और आईसीटीपीएल के साथ एलए पर हस्ताक्षर से	(क). आईसीटीपीएल के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क में, कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभार निर्धारित नहीं किए गए हैं। तथापि, वे एमबीपीटी दरमान के खण्ड 5(ज) (1), 5 (ज)(4) और (5) के अधीन निर्धारित किए गए हैं।  एमबीपीटी आयात कंटेनर को खाली करने, भंडारण और सुपुर्दगी के लिए सुविधाएँ उपलब्ध करवाता है। यह पत्तन के सीएफएस में कंटेनरों में निर्यात कार्गो की प्राप्ति, भंडारण और भरण के लिए सुविधाएँ उपलब्ध करवाता है। इसलिए, आईसीटीपीएल द्वारा परिचालित टर्मिनल के बाहर उसके आवागमन के बाद पत्तन के सीएफएस में प्रहस्तित ऐसे कार्गो के लिए, एमबीपीटी दरमान के
(ii).	केवल आईसीटीपीएल यार्ड में ही स्टेक किए गए कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए एमबीपीटी द्वारा गलत तरीके से विलंबशुल्क वसूल किया गया है।	एमबीपीटी आयात कंटेनरबद्ध कार्गो पर खण्ड 3.1(क) और 3.1(ख) के अधीन विलंबशुल्क प्रभार वसूल करने के लिए हकदार है।	एमबीपीटी इन सुविधाओं के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं कर सकता जो संयुक्त हैं और आईसीटीपीएल के साथ एलए पर हस्ताक्षर से	एमबीपीटी दरमान के

(iii).	आईसीटीपीएल कंटेनरों के लिए अपने प्रशुल्क लागू करने के लिए इन उपर्युक्त दो मामलों में एमबीपीटी द्वारा कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है।	एमबीपीटी लॉजिस्टिक सहायता जिसमें गेट स्टाफ, कंप्यूटर, आईसीटीपीएल परिसर तक रास्ता, दस्तावेजों पर कार्यवाही और गोदी टर्मिनल/सीएफएस टर्मिनल में गेट पास सृजित करना और तत्संबंधी गेटों पर सत्यापन शामिल है, उपलब्ध करवाते हुए कंटेनरबद्ध कार्गो की प्राप्ति और सुपुर्दगी के लिए सुविधाएं उपलब्ध करवाता है। इसलिए, कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रदत्त सेवाओं के लिए वसूल किए जाते हैं।	पहले थीं। (ग). आईसीटीपीएल कंटेनरों के लिए एमबीपीटी द्वारा जारी किए गए गेट पास केवल उसके नियंत्रण प्रयोजन के लिए है। आईसीटीपीएल कंटेनरों को सभी प्रासंगिक कागजात जारी करता है जो आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाते हैं। (घ). टीएएमपी द्वारा विधिवत् अनुमोदित एमबीपीटी के दरमान को आईसीटीपीएल ग्राहकों के लिए लागू नहीं किया जा सकता क्योंकि एमबीपीटी और आईसीटीपीएल तत्संबंधी टर्मिनलों के लिए पृथक दरमानों के संदर्भ में पृथक स्वामी हैं। (ङ). सुविधाओं के प्रावधान के कारणों से एमबीपीटी के दरमान के खण्डों की गलत व्याख्या करते हुए घाटशुल्क और विलंबशुल्क के लेखा पर वसूलियां समझ से परे हैं। यह एमबीपीटी की ओर से आचारहीन और अनुपयुक्त है। (च). गलत व्याख्याओं और हमारे ग्राहकों पर गलत तरीके से टैक्स लगाने से आईसीटीपीएल का बिजनेस असामान्य रूप से प्रभावित हो रहा है और परिणामस्वरूप भारी वित्तीय नुकसान हो रहे हैं। एमबीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण इस संबंध में अपनी कार्रवाई को प्रमाणित करना है।	प्रावधानों के अधीन प्रभार वसूल करने का अधिकार है। (इसके अलावा, एमबीपीटी ने अपने पूर्ववर्ती निवेदन दोहराए हैं जैसे वह गेट पास, कंप्यूटर आदि उपलब्ध करवाता है।)
--------	---	--	---	--

4.4. एमबीपीटी ने बताया है कि आईसीटीपीएल के साथ एमबीपीटी द्वारा किए गए एलए के अनुसार प्रशुल्क उक्त एलए के अनुच्छेद 10 के प्रावधानों के अधीन विनियमित किया जाता है। उक्त अनुच्छेद 10 में उस कंटेनर के भीतर रखे कार्गो पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क की वसूली के बारे में निर्दिष्ट नहीं किया गया है जो आईसीटीपीएल द्वारा अपने टर्मिनल में प्रहस्तित किए जाते हैं और एमबीपीटी गेटों के माध्यम से बाहर ले जाए जाते हैं।

5.1. संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 25 मार्च 2011 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। आईसीटीपीएल और एमबीपीटी ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

5.2 संयुक्त सुनवाई में आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए लिखित निवेदनों के मुख्य बिन्दु नीचे सारबद्ध किए गए हैं:

(क). **एलए प्रावधान:**

- (i). एलए के अनुच्छेद 2 के अनुसार, बीपीएस के परिचालन और प्रबंधन के लिए आईसीटीपीएल को 3 दिसम्बर 2007 से 5 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस दिया गया था।
- (ii). अनुच्छेद 10.1 के अनुसार, आईसीटीपीएल उन संबद्ध पार्टियों पर लेवी लगाने और प्रशुल्क वसूल करने के लिए एकमात्र हकदार है जो दरमान के अनुसार परियोजना सुविधाओं और सेवाओं का उपयोग करते हैं।
- (iii). अनुच्छेद 10.2 उपर्युक्त को स्पष्ट करता है जिसमें यह उल्लेख किया गया है कि बीपीएस के लिए पोत संबंधित प्रभार केवल एमबीपीटी को प्रोद्भूत होंगे, यह स्पष्ट करने के लिए कि कंटेनर संबंधित (खाली कंटेनर और कार्गो से भरे कंटेनर) प्रभार आईसीटीपीएल को प्रोद्भूत होंगे।
- (iv). अनुच्छेद 11.2 के अनुसार, आईसीटीपीएल बीपीएस परिचालनों और प्रबंधन के माध्यम से प्रोद्भूत हुए राजस्व को एमबीपीटी के साथ बांटता है।
- (v). (क). घाटशुल्क प्रभार घाट में सेवाओं (उतराई स्थान अथवा पियर जहां जलयान खड़े किए जाते हैं और लदाई अथवा उतराई की जाती है) के लिए वसूल किए जाते हैं।  
(ख). विलंबशुल्क प्रभार (प्रस्थान के निर्धारित समय से अधिक लदाई अथवा उतराई के दौरान कंटेनर/कार्गो रखना) परिसर विशेष में कंटेनर के विराम के लिए वसूल किए जाते हैं। बीपीएस परिचालनों के लिए परियोजना साइट एलए के परिशिष्ट 28 के अनुसार लाइसेंस शुल्क के भुगतान पर एलए के परिशिष्ट 3—क (II) में विनिर्दिष्ट परिसंपत्तियों के अनुसार ली गई थी और सेवाएं आईसीटीपीएल द्वारा उपलब्ध करवाई जाती हैं। आईसीटीपीएल घाट में सेवाएं उपलब्ध करवाता है और कंटेनरों, आईसीटीपीएल में इनके विराम के दौरान, के लिए दरमान के अनुसार विराम समय प्रभार वसूल करता है।
- (vi). विभिन्न सेवाओं के लिए विभिन्न प्रशुल्क मर्दे दरमान में शामिल की गई हैं। घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभारों के बारे में एलए के अनुच्छेद 10 में कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं किया गया है, क्योंकि वे कंटेनर/कार्गो प्रहस्तन से संबंधित प्रभारों के भाग हैं। एलए केवल कंटेनर संबंधित और पोत संबंधित प्रभारों के बीच ही भेद करता है ना कि वैयक्तिक प्रशुल्क मर्दों में। दरें और मर्दे टीएएमपी द्वारा समय-समय पर अनुमोदित प्रशुल्क द्वारा शासित होती हैं जैसाकि एलए के अनुच्छेद 10.4/10.5 में उल्लेख किया गया है। यह भी नोट किया जाए कि विभिन्न कंटेनर टर्मिनलों के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क मर्दों में शट-आउट प्रभार, मार्ग परिवर्तन प्रभार, विराम अवधि के विभिन्न स्लैब आदि जैसी मर्दे भी शामिल हैं। इस प्रकार के प्रभार तत्समय प्रचलित टर्मिनल की परिचालनात्मक और सेवा आवश्यकताओं के अनुसार बाद में आईसीटीपीएल प्रशुल्क का हिस्सा भी हो सकते हैं। इसलिए, यह उल्लेख करना एलए की भावना के खिलाफ है कि घाटशुल्क और विलंबशुल्क की वसूली एलए में अलग से उल्लिखित नहीं की गई है।
- (vii). एलए एमबीपीटी को कोई भी कंटेनर/कार्गो संबंधित प्रभार जैसे बीपीएस टर्मिनल में प्रहस्त कंटेनरों (कार्गो के साथ अथवा बिना) पर घाटशुल्क, विलंबशुल्क आदि अथवा आईसीटीपीएल परिसर में इसके विराम के दौरान वसूल करने का अधिकार नहीं देता है।

(ख). **दरमान:**

- (i). आईसीटीपीएल और एमबीपीटी दोनों के पास तत्संबंधी टर्मिनलों के लिए स्वतंत्र रूप से लागू टीएएमपी द्वारा विधिवत् अनुमोदित पृथक दरमान हैं।
- (ii). आईसीटीपीएल प्रशुल्क बॉक्स दर पर आधारित है और बॉक्स दर में घाट में कंटेनरों के प्रहस्तन, यार्ड और आईसीटीपीएल परिसर में इसके भंडारण की सभी सेवाएं शामिल हैं। कंटेनरों के प्रहस्तन और आईसीटीपीएल परिसर में कंटेनरों/कार्गो के भंडारण के दौरान, आईसीटीपीएल के दरमान में निर्धारित दरें ही लागू होती हैं। चूंकि सीआईटीपीएल का प्रशुल्क एक समेकित प्रशुल्क है और घाटशुल्क, विलंबशुल्क आदि की सभी संकल्पना बॉक्स दर में शामिल हैं। आईसीटीपीएल का बॉक्स दर प्रशुल्क ढांचा भी अन्य महापत्तनों में कंटेनर टर्मिनलों के प्रशुल्क के अनुसार है।
- (iii). एमबीपीटी प्रशुल्क एमबीपीटी द्वारा केवल अपने परिसर में उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित किया गया है और आईसीटीपीएल कंटेनरों/कार्गो पर लागू नहीं है, जो टीएएमपी द्वारा अनुमोदित पृथक दरमान पर परिचालन किया जा रहा है।
- (iv). अतः टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दरमान एमबीपीटी को बीपीएस टर्मिनल में प्रहस्तित अथवा आईसीटीपीएल परिसर में इसके विराम के दौरान कंटेनरों (कार्गो के साथ अथवा बिना) के लिए घाटशुल्क, विलंबशुल्क आदि जैसे प्रभारों की वसूली करने के लिए एमबीपीटी को अधिकार नहीं देता है।

(ग). **अवसंरचना सुविधाएं:**

- (i). एलए के परिशिष्ट 3 (II) में यह उल्लेख किया गया है कि

“मौजूदा सड़कें लाइसेंसधारी और लाइसेंसदाता दोनों के संयुक्त रूप से होंगी”।

एलए (लाइसेंसदाता के सामान्य दायित्व) के अनुच्छेद 8.12(iv) में यह उल्लेख किया गया है कि लाइसेंसदाता “सभी सामान्य पत्तन अवसंरचना उपलब्ध करवाना और अनुरक्षण करना जो परियोजना के लिए अपेक्षित लाइसेंस में शामिल नहीं हो”।

लाइसेंसदाता (एमबीपीटी) के उल्लिखित दायित्वों से, यह देखा जा सकता है कि निःशुल्क पहुंच और आईसीटीपीएल कंटेनरों/कार्गो के लिए अवसंरचना का रखरखाव लाइसेंसदाता के दायित्व का हिस्सा है और उसे यह अधिकार नहीं दिया गया है कि वे इस लेखा पर अब या बाद में कोई प्रभार वसूल करें।

- (ii). आईसीटीपीएल परिसर में कंटेनरों/कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित सभी दस्तावेज आईसीटीपीएल जारी करता है और एमबीपीटी द्वारा अपने गेट पर ऐसा किया जाना केवल उसके नियंत्रण प्रयोजनों के लिए है।

**(घ). अन्य कारक:**

- (i). आईसीटीपीएल में प्रशुल्क जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों टर्मिनलों की तुलना में 28–60 प्रतिशत तक कम हैं। तथापि, एमबीपीटी द्वारा घाटशुल्क और विलंबशुल्क की गलत वसूली से आईसीटीपीएल उपयोक्ताओं के लिए सबसे महंगा टर्मिनल है। मुम्बई में तुलनात्मक रूप में बहुत कम अवसंरचना है, परन्तु आईसीटीपीएल/एमबीपीटी में लागत बहुत ज्यादा है।

- (ii). जून 2008 में एमबीपीटी से बीपीएस के परिचालनों और प्रबंधन को लेने के बाद, आईसीटीपीएल ने क्रेनों की उत्पादकता में सुधार किया है, क्रेनों उपलब्ध करवाई हैं, स्टेकिंग यार्ड आदि में सुधार किया है। आईसीटीपीएल में सुधार की गई उत्पादकता और सेवाओं के बाद भी उपयोक्ताओं को ऐसा लगता है कि अतिरिक्त लागत की वजह से आईसीटीपीएल के माध्यम से परिचालन करना व्यवहार्य नहीं है।

- (iii). एमबीपीटी द्वारा घाटशुल्क/विलंबशुल्क की गलत वसूली के कुछ प्रभाव नीचे दिए गए हैं:

(क). पोरबंदर और आईसीटीपीएल के बीच नई शुरु हुई तटीय सेवा रोक दी गई है।

(ख). एक नई सेवा न्हावा-शेवा स्थानांतरित हो गई है।

(ग). हालांकि आईसीटीपीएल द्वारा बीपीएस में परिचालनों को लेने के बाद बाजों के मालभाड़ा प्रभारों में लगभग आधी कटौती हुई है, प्रमुख लाइनों ने बाजों द्वारा न्हावा-शेवा से कंटेनरों को लाना रोक दिया है। इसके बजाय, वे कंटेनरों को न्हावा-शेवा से एमबीपीटी सीएफएस सड़क मार्ग से लाते हैं क्योंकि सड़कों द्वारा लाए जाने वाले ऐसे कंटेनरों के लिए कोई घाटशुल्क लागू नहीं है।

5.3. आईसीटीपीएल ने यह भी कहा है कि एलए में यथा उल्लिखित न्यूनतम गारंटीशुदा थुपट 1,50,000 टीईयू और प्रशुल्क के अनुमोदन के लिए टीएएमपी को दिए गए अपने प्रस्ताव में पूर्वानुमानित लगभग 1,20,000 टीईयू में से इस वर्ष केवल 51,000 टीईयू के प्रहस्तन का अनुमान है। आईसीटीपीएल यातायात पूर्वानुमानों से बहुत नीचे है और गंभीर नुकसान हो रहे हैं। हालांकि आईसीटीपीएल ने टीएएमपी को प्रस्तुत किए गए अपने प्रस्ताव में 25 प्रतिशत की वृद्धि करने का अनुरोध किया था, परन्तु प्रतिस्पर्धी दरों पर प्रतिस्पर्धी सेवा उपलब्ध करवाने के उद्देश्य से टीएएमपी द्वारा 10 प्रतिशत तक प्रशुल्क में कटौती की गई थी। इसके विपरीत एमबीपीटी द्वारा घाटशुल्क और विलंबशुल्क की गलत वसूली की वजह से आईसीटीपीएल के ग्राहकों ने आईसीटीपीएल प्रशुल्क के अनुसार देय से अधिक खर्च किया है।

हालांकि एमबीपीटी आईसीटीपीएल द्वारा किए गए अनुरोध के प्रत्युत्तर में मार्च 2009 से आगे आईसीटीपीएल कंटेनरों के लिए घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभार की वसूली रोकने के लिए सहमत था, परन्तु एमबीपीटी की यह कार्यपद्धति आज की तारीख तक जारी है।

6.1. 25 मार्च 2011 को हुई संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी उस “निर्धारित तारीख” पर अपना सुविचारित मत देने के लिए सहमत था जिससे आईसीटीपीएल के टर्मिनल में आए परन्तु बाद में एमबीपीटी सीएफएस में स्थानांतरित कंटेनरों के भीतर कार्गो पर विलंबशुल्क की वसूली के लिए भंडारण अवधि शुरू होगी। एमबीपीटी आईसीटीपीएल में उतारे गए कार्गो कंटेनरों पर पत्तन द्वारा प्रभार्य घाटशुल्क के मुद्दे पर स्पष्टीकरण देने के लिए भी सहमत था। संयुक्त सुनवाई में, आईसीटीपीएल ने इस मामले की दोबारा सुनवाई करने का अनुरोध किया था।

6.2. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, एमबीपीटी ने इस विषय पर 26 अप्रैल 2011 को हुई अपनी बैठक में एमबीपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा पारित संकल्प की प्रति 4 मई 2010 को भेजी थी। एमबीपीटी के न्यासी बोर्ड ने बीपीएस में आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों के भीतर कार्गो पर कार्गो संबंधित प्रभारों की वसूली को जारी रखने का संकल्प लिया था।

6.3. यह प्रकट होता है कि एमबीपीटी ने एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 4 मई 2011 की प्रति आईसीटीपीएल को पृष्ठांकित की थी। आईसीटीपीएल ने एमबीपीटी द्वारा किए गए मुख्य निवेदनों पर अपनी टिप्पणियां 5 मई 2011 को प्रस्तुत नोट द्वारा भेज दी थीं। एमबीपीटी द्वारा किए गए मुख्य निवेदनों और उनपर आईसीटीपीएल की टिप्पणियों की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:

क्र. सं.	एमबीपीटी के निवेदन	आईसीटीपीएल की टिप्पणियां																
(1)	अन्य भारतीय पत्तनों, विशेषतः जेएनपीटी में उतारे गए कुछ कंटेनरों को खाली करने और कार्गो की परेषितियों को सुपुर्दगी के लिए सड़क मार्ग से मुम्बई पत्तन ले जाए जाते हैं। ऐसे कंटेनर सीएफएस में तत्संबंधित नामित साइट पर प्राप्त किए जाते हैं और परेषितियों को सुपुर्दगी की अनुमति दी जाती है, फैक्टरी में खाली करना अथवा सीएफएस में खाली करना। ऐसे कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए खण्ड 5 (ड), टिप्पणी 7 में विशिष्ट प्रावधान किया गया है और तदनुसार प्रभारों की वसूली की जाती है। कंटेनरों पर लाइसेंस शुल्क की वसूली के लिए निःशुल्क दिवस और कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार 8-6-2010 के टी.आर. सं. 4 के अनुसार अनुमत है।	आईसीटीपीएल ने कोई टिप्पणी नहीं भेजी है।																
(2)	हालांकि आईसीटीपीएल और एमबीपीटी दो अलग-अलग स्वामी हैं, परन्तु आईसीटीपीएल कंटेनरों का कार्गो एमबीपीटी के रास्ते ले जाया जा रहा है और एमबीपीटी इसके लिए सभी कार्गो संबंधित सेवाएं प्रदान कर रहा है। बीपीएस बर्थ में आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों को एमबीपीटी क्षेत्रों में एमबीपीटी द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों के बराबर माना जाता है। वैसे, कंटेनरबद्ध आयात कार्गो पर विलंबशुल्क की वसूली के लिए रियायती निःशुल्क दिवस और कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क टी.आर. सं. 73 दिनांक 28-10-2010 के अधीन एमबीपीटी के लिए यथा लागू आईसीटीपीएल कंटेनरों के लिए स्वीकृत किए जा रहे हैं।	आईसीटीपीएल ने कोई टिप्पणी नहीं भेजी है।																
(3)	अतः आईसीटीपीएल कंटेनरों के कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क आईसीटीपीएल परिसर में पोत से कंटेनर उतारने की तारीख से सीएफएस से सुपुर्दगी की तारीख तक एमबीपीटी द्वारा वसूल किया जा रहा है। तथापि, टी. आर. सं. 73 दिनांक 28-10-2010 के अनुसार रियायती निःशुल्क दिवस विलंबशुल्क की वसूली के समय स्वीकृत की गई है।	आईसीटीपीएल ने कोई टिप्पणी नहीं भेजी है।																
(4)	आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों को सड़क मार्ग से जेएनपीटी से प्राप्त कंटेनरों की तुलना में ज्यादा लाभ दिया गया है। जेएनपीटी और आईसीटीपीएल कंटेनरों के मामले में लागू निःशुल्क दिवसों की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:	आईसीटीपीएल ने कोई टिप्पणी नहीं भेजी है।																
<table><tr><th>आईसीटीपीएल कंटेनर</th><th>जेएनपीटी कंटेनर</th></tr><tr><th>निःशुल्क दिवस</th><th>निःशुल्क दिवस</th></tr><tr><td>28-10-2010 का टी.आर. सं. 73</td><td>08-06-2010 का टी.आर. सं. 4</td></tr><tr><td>(i) कंटेनरबद्ध कार्गो: पोत द्वारा उतराई परिचालन पूरा करने की तारीख के अगले दिन से 10 कैलेंडर दिवस।</td><td>(a) पत्तन सीएफएस में खाली किए गए कंटेनर के मामले में:</td></tr><tr><td>(ii) लदे हुए आयात कंटेनर: पोतों के आयात परिचालनों के पूरा होने की तारीख से 3 दिन।</td><td>(i) कंटेनरों के लिए 3 निःशुल्क दिवस।</td></tr><tr><td>(iii) लदे हुए निर्यात कंटेनर: पत्तन के सीएफएस में कंटेनरों के भरण की तारीख से अथवा पत्तन परिसर में पूरी तरह लदे हुए कंटेनरों को लाने की तारीख से 15 दिन।</td><td>(ii) कंटेनरबद्ध कार्गो पर 5 निःशुल्क दिवस।</td></tr><tr><td>(iv) खाली कंटेनर: पोत आयात परिचालनों के पूरा होने की तारीख से अथवा निर्यात कंटेनरों की प्राप्ति की तारीख से 5 दिन।</td><td>(b) बिना खाली किए पत्तन से बाहर ले जाए जाने वाले कंटेनर के मामले में:</td></tr><tr><td></td><td>(i) कंटेनरों पर कोई निःशुल्क दिवस</td></tr></table>			आईसीटीपीएल कंटेनर	जेएनपीटी कंटेनर	निःशुल्क दिवस	निःशुल्क दिवस	28-10-2010 का टी.आर. सं. 73	08-06-2010 का टी.आर. सं. 4	(i) कंटेनरबद्ध कार्गो: पोत द्वारा उतराई परिचालन पूरा करने की तारीख के अगले दिन से 10 कैलेंडर दिवस।	(a) पत्तन सीएफएस में खाली किए गए कंटेनर के मामले में:	(ii) लदे हुए आयात कंटेनर: पोतों के आयात परिचालनों के पूरा होने की तारीख से 3 दिन।	(i) कंटेनरों के लिए 3 निःशुल्क दिवस।	(iii) लदे हुए निर्यात कंटेनर: पत्तन के सीएफएस में कंटेनरों के भरण की तारीख से अथवा पत्तन परिसर में पूरी तरह लदे हुए कंटेनरों को लाने की तारीख से 15 दिन।	(ii) कंटेनरबद्ध कार्गो पर 5 निःशुल्क दिवस।	(iv) खाली कंटेनर: पोत आयात परिचालनों के पूरा होने की तारीख से अथवा निर्यात कंटेनरों की प्राप्ति की तारीख से 5 दिन।	(b) बिना खाली किए पत्तन से बाहर ले जाए जाने वाले कंटेनर के मामले में:		(i) कंटेनरों पर कोई निःशुल्क दिवस
आईसीटीपीएल कंटेनर	जेएनपीटी कंटेनर																	
निःशुल्क दिवस	निःशुल्क दिवस																	
28-10-2010 का टी.आर. सं. 73	08-06-2010 का टी.आर. सं. 4																	
(i) कंटेनरबद्ध कार्गो: पोत द्वारा उतराई परिचालन पूरा करने की तारीख के अगले दिन से 10 कैलेंडर दिवस।	(a) पत्तन सीएफएस में खाली किए गए कंटेनर के मामले में:																	
(ii) लदे हुए आयात कंटेनर: पोतों के आयात परिचालनों के पूरा होने की तारीख से 3 दिन।	(i) कंटेनरों के लिए 3 निःशुल्क दिवस।																	
(iii) लदे हुए निर्यात कंटेनर: पत्तन के सीएफएस में कंटेनरों के भरण की तारीख से अथवा पत्तन परिसर में पूरी तरह लदे हुए कंटेनरों को लाने की तारीख से 15 दिन।	(ii) कंटेनरबद्ध कार्गो पर 5 निःशुल्क दिवस।																	
(iv) खाली कंटेनर: पोत आयात परिचालनों के पूरा होने की तारीख से अथवा निर्यात कंटेनरों की प्राप्ति की तारीख से 5 दिन।	(b) बिना खाली किए पत्तन से बाहर ले जाए जाने वाले कंटेनर के मामले में:																	
	(i) कंटेनरों पर कोई निःशुल्क दिवस																	

	<p>(v) आईसीडी कंटेनर: पोत के आयात परिचालन के पूरा होने की तारीख से अथवा निर्यात कंटेनरों की प्राप्ति की तारीख से 15 दिन।</p> <p>(vi) पोतांतरण - नौभरण के लिए अन्य पत्तनों से समुद्रमार्ग द्वारा शिपिंग बिलों के अधीन लाए गए लदे हुए/खाली कंटेनर: पोत आयात परिचालनों के पूरा होने की तारीख से 15 दिन।</p>	<p>नहीं।</p> <p>(ii) कंटेनरबद्ध कार्गो पर 3 निःशुल्क दिवस।</p>	
(5)	आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों के भीतर कार्गो पर एमबीपीटी द्वारा घाटशुल्क वसूल किया जा रहा है।		आईसीटीपीएल ने कोई टिप्पणी नहीं भेजी है।
(6)	एलए दिनांक 3-12-2007 के अनुसार, बीपीएस में कंटेनर बर्थ और टीटी यार्ड का लाइसेंस आईसीटीपीएल को दिया गया है। अनुच्छेद सं. 10, शर्त सं. 10.1 के अनुसार, लाइसेंसधारी (आईसीटीपीएल) को बीपीएस में कंटेनर परिचालनों के लिए प्रभारित किए जाने के लिए अपना दरमान तैयार करना था। आईसीटीपीएल द्वारा बीपीएस में परिचालनों के लिए टीएमपी ने शुरू में नवम्बर 2008 में दरमान अनुमोदित किया था और दिसम्बर 2009 में संशोधित किया था, कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है, जबकि इसे पत्तन के मामले में दरमान के खण्ड 5 (ज) में निर्धारित किया गया है और खण्ड 3.1 (क) और (ख) के अनुसार लागू किया गया है।		आईसीटीपीएल ने टीएमपी के अनुमोदन से एमबीपीटी के तत्समय मौजूदा दरमान के प्रशुल्क भाग को लेते हुए परिचालन शुरू किए थे। इसलिए, शुरू से ही यह आईसीटीपीएल के दरमान के रूप में रहा है। आईसीटीपीएल दरमान बॉक्स दर के अनुसार है और घाट में उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए सभी तत्व जैसे घाटशुल्क, स्वीवडोरिंग आदि बॉक्स दर का हिस्सा हैं। एमबीपीटी का दरमान एमबीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए लागू है ना कि आईसीटीपीएल या उस मामले में जेएनपीटी द्वारा द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए। अलग-अलग स्वामियों के लिए टीएमपी अनुमोदित भिन्न-भिन्न प्रशुल्क मौजूद हैं।
(7)	प्रारंभ में, आईसीटीपीएल ने टीएमपी को अपने प्रस्ताव दिनांक 14-5-2008 द्वारा कंटेनरबद्धकार्गो पर कार्गो संबंधित प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया था। तथापि, इस मुद्दे पर टीएमपी और आईसीटीपीएल के बीच चर्चा और पत्राचार के बाद, आईसीटीपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव में कार्गो संबंधित प्रभारों की वसूली के लिए इस खण्ड को वापस ले लिया था। टीएमपी आईसीटीपीएल द्वारा कार्गो संबंधित प्रभारों की वसूली करने के पक्ष में नहीं था क्योंकि वे कोई कार्गो संबंधित सेवाएं प्रदान नहीं कर रहे थे।		यह भ्रामक और गलत सूचना विवरण है। टीएमपी, आईसीटीपीएल और एमबीपीटी के बीच पत्राचार में स्पष्ट रूप से यह कहा गया है कि आईसीटीपीएल कंटेनर टर्मिनल होने के नाते, इसमें बॉक्स दर, बॉक्स दर में घाटशुल्क, विलंबशुल्क, स्वीवडोरिंग, आदि जैसे सभी तत्वों को आमेलित करते हुए, संकल्पना होगी जैसे किसी अन्य निजी कंटेनर टर्मिनल में है।
(8)	एलए के अनुच्छेद 8.1 के अनुसार, आईसीटीपीएल ऐसी सेवाओं के लिए प्रभारों की वसूली पर पत्तन उपयोक्ताओं को कार्गो संबंधित सेवाएं उपलब्ध करवाने का हकदार है। तथापि, आईसीटीपीएल बीपीएस बर्थ में पत्तन उपयोक्ताओं को केवल कंटेनर संबंधित सेवाएं उपलब्ध करवा रहा है और उसके दरमान में भी केवल कंटेनर संबंधित सेवाओं की दरें दी गई हैं। कार्गो संबंधित सेवाएं, जैसे सीमाशुल्क जाँच, कंटेनरों में/से कार्गो का भरण/उतराई, कार्गो का भंडारण, चुंगी प्रभारों की वसूली, सुपुर्दगी से पहले सुपुर्दगी आदेश/प्रविष्टियों के बिल का सत्यापन, संरक्षक के रूप में सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 45 (2) के अधीन सीमाशुल्क को कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए लेखांकन आदि एमबीपीटी द्वारा संकलित किए जा रहे हैं और ऐसा आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों		आईसीटीपीएल प्रशुल्क में सीमाशुल्क, डीआरआई, स्वामियों, आदि द्वारा यार्ड में निरीक्षण जैसी आकस्मिकताओं को पूरा करने के लिए कार्गो संबंधित मदें भी होंगी।
			आईसीटीपीएल केवल अपने द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार प्रभार वसूल करता है, भले ही यह बॉक्स के रूप में विचार से संबंधित हो अथवा क्र.सं. 7 में यथा उल्लिखित आपवादिक मामलों पर कार्गो से संबंधित हो।
			उल्लिखित सेवाएं सीएफएस से संबंधित हैं, और एमबीपीटी इस प्रयोजन के लिए टीएमपी द्वारा यथा अनुमोदित प्रशुल्क लागू



	के कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए भी किया जाता है।	कर सकता है।  (इस संबंध में, आईसीटीपीएल ने एमबीपीटी द्वारा दिया गया बयान उद्धरित किया है कि ऐसे कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो की बिलिंग के लिए खण्ड 5 (ड) टिप्पणी 7 के अधीन दरमान में विशिष्ट प्रावधान किया गया है। एमबीपीटी के दरमान के अध्याय V के खण्ड 5 (ड) की टिप्पणी 7 को उपर्युक्त क्र. सं. 1 में एमबीपीटी द्वारा कही गई बात के सामने पुनः प्रस्तुत किया गया है।)  (आईसीटीपीएल ने अपनी टिप्पणियों में एलए के परिशिष्ट 3 क और अनुच्छेद 8.12 का उल्लेख किया है। इसने एमबीपीटी द्वारा कही गई बात पर एलए के परिशिष्ट 3 क और अनुच्छेद 8.12 की प्रासंगिकता को स्पष्ट नहीं किया है।
(9)	<p>एलए का अनुच्छेद 10.2 बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए स्पष्टीकरण प्रदान करता है। बीपीएस के मामले में, बर्थ किराया प्रभारों सहित पोत संबंधित प्रभार एमबीपीटी को प्रोद्भूत होंगे। ओसीटी परियोजना के लिए, सिवाय बर्थ किराया प्रभारों के, सभी अन्य पोत संबंधित प्रभार एमबीपीटी को प्रोद्भूत होंगे। आईसीटीपीएल को यह अधिकार होगा कि वह ओसीटी में बर्थ किराया प्रभार वसूल करे।</p> <p>तथापि, एलए का अनुच्छेद 10 कार्गो संबंधित प्रभारों पर मौन है और लाइसेंस करार में कोई विशिष्ट स्पष्टीकरण नहीं दिया गया है। चूंकि कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए सभी कार्गो संबंधित सेवाएं पत्तन द्वारा प्रदान की जाती हैं, इसलिए इसके लिए प्रभार पत्तन द्वारा परेषितियों/पोतवणिकों से वसूल किए जाते हैं, जिसके ऐसा नहीं करने पर ये सेवाएं 'निःशुल्क' मानी जाएंगी। ऐसी स्थिति से बचने के लिए यह माना जाना चाहिए कि पत्तन कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए प्रभारों का हकदार है।</p>	<p>एलए में कार्गो प्रभार, ऐसी अन्य प्रशुल्क मर्दे जैसे अन्य टर्मिनलों में शटआउट, वाया बदलाव, स्थानांतरण प्रभार आदि अलग से नहीं दिए गए हैं। टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दरमान में अलग-अलग प्रशुल्क मर्दे दी गई हैं।</p> <p>अपने परिसर में उनके विराम के दौरान घाट और आईसीटीपीएल यार्ड में सेवाओं के लिए, घाटशुल्क, विलंबशुल्क आदि जैसे सभी तत्वों सहित आईसीटीपीएल का बॉक्स दर प्रशुल्क। एमबीपीटी द्वारा आईसीटीपीएल परिसर में अवधि के दौरान आईसीटीपीएल कंटेनरों के लिए उनसे की जा रही वसूली टीएएमपी द्वारा अनुमोदित एमबीपीटी के दरमान के विरुद्ध और गैरकानूनी है।</p>
(10)	<p>इसके अलावा, एलए के अनुच्छेद 12.1, 12.2 और 12.3 में बताया गया है कि लाइसेंसधारी को हस्तांतरित लाइसेंसदाता की परिसंपत्तियों का स्वामित्व सदैव लाइसेंसदाता अर्थात् एमबीपीटी के पास रहेगा।</p> <p>एलए के अनुच्छेद 12 के साथ पठित अनुच्छेद 10.2 को इस प्रकार परिभाषित किया जा सकता है कि चूंकि बीपीएस की अवसंरचना एमबीपीटी द्वारा सृजित, हालांकि आईसीटीपीएल को लाइसेंस प्रर दिया गया है और क्योंकि इसका स्वामित्व है, लाइसेंस अवधि के दौरान भी यह एमबीपीटी के पास है, बीपीएस बर्थ में बर्थ किए गए और आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित किए गए कंटेनर पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार एमबीपीटी को प्रोद्भूत हो रहे हैं जो ओसीटी परियोजना के मामले में एमबीपीटी को प्रोद्भूत नहीं होगा क्योंकि ओसीटी</p>	<p>एमबीपीटी आईसीटीपीएल द्वारा बीपीएस और ओसीटी में सृजित सुविधाओं का स्वामी रहेगा।</p> <p>ओसीटी परियोजना के लिए टेंडर दस्तावेज में विभिन्न खंडों के अनुसार, बोलीदाताओं ने एमबीपीटी को राजस्व हिस्सेदारी ऑफर की थी।</p> <p>तथ्यों को गलत परिभाषित करना।</p>

	अवसंरचना आईसीटीपीएल द्वारा सृजित की जाएगी और लाइसेंस अवधि के दौरान ओसीटी बर्थ का स्वामित्व आईसीटीपीएल के पास होगा।	एलए का सम्मान करने का अनुरोध।																																													
(11)	चूंकि बीपीएस बर्थ और टी.टी. यार्ड की अवसंरचना एमबीपीटी द्वारा सृजित की गई है, इसलिए बीपीएस बर्थ में आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों को जेएनपीटी में प्रहस्तित कंटेनरों के बराबर और बर्थ किराया प्रभारों के समान नहीं माना जा सकता, कार्गो संबंधित प्रभार एमबीपीटी को प्रोद्भूत किए जा रहे हैं।	टीएएमपी द्वारा अनुमोदित लाइसेंस करार और दरमान के प्रावधानों का अवलोकन करें। लाइसेंस करार के परिशिष्ट 3क और अनुच्छेद 8.12 के अनुसार, अवसंरचना उपलब्ध करवाना और सुविधाओं का अनुरक्षण एमबीपीटी के दायित्व हैं।  आईसीटीपीएल सभी लागू शुल्क जैसे स्थान के लिए किराया अदा करता है और ऑफर की गई राजस्व हिस्सेदारी एमबीपीटी की ओर से दायित्वों को पूरा करने के लिए है।																																													
(12)	<p>बीपीएस परियोजना के लिए, एलए के अनुच्छेद 10.2 में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि बर्थ किराया प्रभारों सहित पोत संबंधित प्रभार एमबीपीटी को देय हैं क्योंकि सेवाएं एमबीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई जा रही हैं। चूंकि कंटेनर संबंधित सेवाएं आईसीटीपीएल द्वारा उपलब्ध करवाई जा रही हैं, इसलिए प्रभार उनके द्वारा वसूल किए जा रहे हैं। इसी तरह, कार्गो संबंधित प्रभारों (कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क), सेवाएं एमबीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई जा रही हैं और बीपीएस घाट/टीटी यार्ड का स्वामित्व भी लाइसेंस अवधि के दौरान एमबीपीटी के पास है। अनुच्छेद 10.2 के मद्देनजर, यह देखा जाना चाहिए कि बीपीएस परियोजना के मामले में ऐसे प्रभार एमबीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई ऐसी सेवाओं के लिए एमबीपीटी को प्रोद्भूत होने चाहिए।</p> <p>उपर्युक्त के मद्देनजर, आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों के भीतर कार्गो पर कार्गो संबंधित प्रभार एमबीपीटी को देय हैं और सही वसूल किए जा रहे हैं।</p>	<p>आईसीटीपीएल कंटेनरों के लिए घाट पर सेवाएं लाइसेंस शुल्क के भुगतान पर एमबीपीटी द्वारा आईसीटीपीएल को लाइसेंस पर दिए गए इसके घाट पर केवल आईसीटीपीएल द्वारा प्रदान की जाती हैं। इस प्रकार, एमबीपीटी घाटशुल्क वसूल करने के लिए हकदार नहीं है।</p> <p>यार्ड में विराम की अवधि के दौरान, विराम समय प्रभार आईसीटीपीएल द्वारा अपने दरमान के अनुसार लागू किए जाते हैं। यार्ड आईसीटी को लाइसेंस पर दिया गया है और आईसीटी एलए में यथा विनिर्दिष्ट लागू लाइसेंस शुल्क अदा करता है।</p> <p>एमबीपीटी के पास बीपीएस घाट और टीटी यार्ड के स्वामित्व पर एमबीपीटी द्वारा दिए गए बयान का आधार समझ से परे है।</p> <p>आईसीटीपीएल के पास सभी महापत्तनों एवं उनमें परिचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के लिए अनुसरित प्रशुल्क सूत्र के अनुसार टीएएमपी द्वारा अनुमोदित पृथक प्रशुल्क है। प्रहस्तन और विराम समय सेवाओं सहित आईसीटीपीएल का प्रति टीईयू औसत राजस्व लगभग ₹0 1425 है। आईसीटीपीएल कंटेनरों पर एमबीपीटी द्वारा वसूल किया गया घाटशुल्क और विलंबशुल्क ₹0 5261 प्रति टीईयू परिगणित होता है। एमबीपीटी द्वारा वसूल की गई राशि, वास्तव में उपलब्ध करवाई जा रही सेवाओं के बाद भी, आईसीटीपीएल द्वारा अर्जित राशि से लगभग 3.5 गुना ज्यादा है। आईसीटीपीएल में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए कुल लागत जेएनपीटी में जीटीआईपीएल/एनएसआईसीटी जैसे ज्यादा उन्नत टर्मिनल में भी लगभग ₹0 3000/टीईयू औसत राजस्व की तुलना में ₹0 6686 प्रति टीईयू परिगणित होता है।</p>																																													
(12)	टीईयू की संख्या और जून 2008 से आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों और आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों के भीतर कंटेनरबद्ध कार्गो पर एमबीपीटी द्वारा अर्जित घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभारों के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:																																														
	<table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>2008-09 (सित.'08 से)</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th></tr><tr><td>1.</td><td>टीईयू की सं.</td><td>18110</td><td>34071</td><td>41032</td></tr><tr><td>2.</td><td>कंटेनरों की सं.</td><td>13967</td><td>23870</td><td>29320</td></tr><tr><td>3.</td><td>एमबीपीटी द्वारा अर्जित आय</td><td colspan="3">(₹0 करोड़ों में)</td></tr><tr><td>(i)</td><td>घाटशुल्क - आयात</td><td>4.71</td><td>12.90</td><td>11.09</td></tr><tr><td>(ii)</td><td>घाटशुल्क - निर्यात</td><td>0.51</td><td>0.36</td><td>0.21</td></tr><tr><td>(iii)</td><td>विलंबशुल्क - आयात</td><td>4.94</td><td>6.64</td><td>7.28</td></tr><tr><td>(iv)</td><td>विलंबशुल्क - निर्यात</td><td>0.27</td><td>0.04</td><td>0.01</td></tr><tr><td></td><td>जोड़ (i) से (iv)</td><td>10.43</td><td>19.94</td><td>18.59</td></tr></table>	क्र. सं.	विवरण	2008-09 (सित.'08 से)	2009-10	2010-11	1.	टीईयू की सं.	18110	34071	41032	2.	कंटेनरों की सं.	13967	23870	29320	3.	एमबीपीटी द्वारा अर्जित आय	(₹0 करोड़ों में)			(i)	घाटशुल्क - आयात	4.71	12.90	11.09	(ii)	घाटशुल्क - निर्यात	0.51	0.36	0.21	(iii)	विलंबशुल्क - आयात	4.94	6.64	7.28	(iv)	विलंबशुल्क - निर्यात	0.27	0.04	0.01		जोड़ (i) से (iv)	10.43	19.94	18.59	
क्र. सं.	विवरण	2008-09 (सित.'08 से)	2009-10	2010-11																																											
1.	टीईयू की सं.	18110	34071	41032																																											
2.	कंटेनरों की सं.	13967	23870	29320																																											
3.	एमबीपीटी द्वारा अर्जित आय	(₹0 करोड़ों में)																																													
(i)	घाटशुल्क - आयात	4.71	12.90	11.09																																											
(ii)	घाटशुल्क - निर्यात	0.51	0.36	0.21																																											
(iii)	विलंबशुल्क - आयात	4.94	6.64	7.28																																											
(iv)	विलंबशुल्क - निर्यात	0.27	0.04	0.01																																											
	जोड़ (i) से (iv)	10.43	19.94	18.59																																											

(13)	आईसीटीपीएल आयातकों को कंटेनरों को खाली करने, कार्गो के भंडारण, सीमाशुल्क जांच में सहयोग, सुपुर्दगी आदि जैसे कोई कार्गो संबंधित सेवाएं प्रदान नहीं कर रहा है, एमबीपीटी यह सेवाएं प्रदान कर रहा है। हालांकि आईसीटीपीएल कार्गो संबंधित सेवाएं प्रदान करने के लिए हकदार है और एमबीपीटी को शामिल किए बिना आयातकों को सीधे डिलीवरी देता है, इसलिए उन्हें ऐसा नहीं करने का आत्मिक निर्णय लिया था।	यह एमबीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई जा रही सीएफएस गतिविधि से संबंधित है और उन सेवाओं से संबंधित नहीं है जो आईसीटी द्वारा घाट या यार्ड में उपलब्ध करवाई जाती है। सीधी सुपुर्दगी, सीएफएस सेवाओं, कार्गो संबंधित प्रभारों, टर्मिनल सेवाओं के विषय को मिला दिया गया है।
(14)	एमबीपीटी केवल उन्हीं आयातकों से कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए वसूली कर रहा है जो एमबीपीटी के परिसर से सुपुर्दगी लेने के लिए सामने आते हैं और इसलिए आईसीटीपीएल को टीएएमपी अथवा किसी अन्य प्राधिकरण के सामने इस मुद्दे को नहीं उठाना चाहिए। आईसीटीपीएल ज्यादातर बाजों द्वारा लाए गए जेएनपीटी कंटेनरों का प्रहस्तन करता है और एमबीपीटी ऐसे कंटेनरों पर कार्गो संबंधित प्रभार वसूल कर रहा था, तब भी जब ऐसे कंटेनर इससे पहले विक्टोरिया गोदी में एमबीपीटी द्वारा प्रहस्तित किए जा रहे थे।	एमबीपीटी आईसीटीपीएल द्वारा उपलब्ध करवाई जा रही सेवाओं पर प्रभार वसूल कर रहा है, यह गलत और गैरकानूनी है भले ही इसे शिपिंग लाइनों अथवा एजेंटों अथवा आयातक या निर्यातक या ट्रांसपोर्टर से वसूल किया जाता है। आयातक जानकारी के अभाव में अथवा उनके पास वर्तमान में कोई विकल्प उपलब्ध नहीं होने की वजह से राशि का भुगतान करते रहे हैं। परन्तु यह प्रभारों की गलत वसूली को तर्कसंगत नहीं ठहराता है।  प्रभारों की इस गलत वसूली के सीधे प्रभाव हैं: - आईसीटीपीएल के माध्यम से प्रहस्तन के लिए प्रभारों की लागत रु0 6686/प्रति टीईयू परिगणित की जा रही है जो भारत में कहीं भी किसी आधुनिक टर्मिनल में प्रभारों से बहुत कम है। - पूरा आईसीटी प्रभारत हुआ है, फलस्वरूप राजस्व नुकसान हुआ है और एमजीटी अर्जित नहीं करने के लिए एमबीपीटी को जुमाने का भुगतान भी किया गया है। - ये कार्रवाईयां आईसीटी की विश्वसनीयता और विश्वास को प्रभावित कर रही हैं और लाइसेंस अवधि में इसका नकारात्मक प्रभाव भी पड़ेगा।
(15)	आईसीटीपीएल को बीपीएस लगभग 3 साल पहले लाइसेंस पर दिया गया था और बीपीएस में प्रहस्तित कंटेनरों के भीतर कार्गो पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क की एमबीपीटी द्वारा वसूली पर कोई आपत्ति नहीं उठाई गई थी।	आईसीटीपीएल कंटेनरों के लिए घाटशुल्क प्रभार आईसीटीपीएल की बॉक्स दर में पहले से शामिल हैं। चूंकि एमबीपीटी आईसीटीपीएल कंटेनरों के लिए घाट पर सेवाएं ऑफर नहीं कर रहा है, इसलिए इन प्रभारों की वसूली गैरकानूनी है।  यह सही नहीं है कि किसी कार्गो हित ने आपत्ति नहीं उठाई थी। आईसीटीपीएल ने एक पार्टी से प्राप्त आपत्तियों को एमबीपीटी और टीएएमपी को अग्रणी किया था। किन्तु प्रभारों की वसूली का तरीका उपलब्ध करवाई गई सेवाएं होना चाहिए और प्रशुल्क टीएएमपी द्वारा यथा अनुमोदित होना चाहिए।
(16)	जब सड़क मार्ग द्वारा जेएनपीटी से प्राप्त कंटेनरों से तुलना की जाती है तो आईसीटीपीएल द्वारा बीपीएस बर्थ में प्रहस्तित किए जा रहे कंटेनरों को ज्यादा	आईसीटीपीएल कंटेनरों के लिए कोई लाभ नहीं दिया गया है।

<p>लाम हो रहा है। जैसे बीपीएस में प्रहस्तित सभी पोतों पर बर्थ किराया प्रभार, आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनर पोतों सहित, एमबीपीटी आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों के भीतर कार्गो सहित वहां पर प्रहस्तित सभी सामानों पर घाटशुल्क और अन्य कार्गो संबंधित प्रभार वसूल करने के लिए हकदार है।</p>	<p>इसके बजाय, उन तत्वों की वजह से आईसीटी कंटेनरों पर ₹0 5261/प्रति टीईयू की राशि अतिरिक्त वसूल की गई है जो आईसीटीपीएल प्रशुल्क में पहले से शामिल हैं और एमबीपीटी और आईसीटीपीएल के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित भिन्न प्रशुल्क की एवज में एमबीपीटी द्वारा प्रदत्त नहीं की गई सेवाओं के लिए है। यह बयान बहुत ही भ्रामक और तथ्यों के विरुद्ध है।</p>
--	--

6.4. आईसीटीपीएल द्वारा 5 मई 2011 को प्रस्तुत अपने नोट में किए गए अतिरिक्त निवेदन को नीचे सारबद्ध किया गया है:

- (i) आईसीटीपीएल के माध्यम से ग्राहकों द्वारा प्रहस्तित कंटेनर की लागत जेएनपीटी टर्मिनलों में उनके द्वारा भुगतान की जा रही राशि से दोगुने से ज्यादा है। यह एमबीपीटी द्वारा घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभारों की गलत वसूली की वजह से है। इसके अलावा, एमबीपीटी में पोत संबंधित प्रभार जेएनपीटी में लागू के दोगुने से भी ज्यादा है जबकि एमबीपीटी अवसंरचना जेएनपीटी के मौजूदा निवेश और अवसंरचना की अपेक्षा बहुत पुरानी और कम है। ऊपर यथा उल्लिखित प्रभार इसे आईसीटीपीएल के माध्यम से परिचालन करना ग्राहकों के लिए बहुत अव्यवहार्य बना देता है। आईसीटीपीएल पर गलत तरीके से इस हद तक जोर डाला जा रहा है कि जो अंततः एमबीपीटी की ओसीटी परियोजना के लिए स्वयं ही अवरोधक बन जाए।
- (ii) आईसीटीपीएल ने एलए में पूर्वानुमानित 150000 टीईयू के न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के विपरीत पिछले एक वर्ष में लगभग 51000 टीईयू का प्रहस्तन किया था। आंकड़ों भी आईसीटीपीएल के प्रशुल्क प्रस्ताव में अनुमानित से बहुत कम हैं। एमबीपीटी द्वारा अपनाई गई गलत पद्धतियों के मद्देनजर, आईसीटीपीएल को न केवल राजस्व का नुकसान हो रहा है अपितु एमबीपीटी से कमी के लिए जुर्माना का भी दावा है।
- (iii) मात्रा जिसके बीपीएस में प्रहस्तित होने की उम्मीद है, ओसीटी के लिए ज्यादा महत्वपूर्ण, उससे बहुत उच्चतर है जो मुम्बई में वर्तमान में मौजूद है। यह पत्तन प्राधिकरण से सकारात्मक दृष्टिकोण की अपेक्षा करता है जिससे कंटेनरबद्ध कार्गो एमबीपीटी की ओर आकर्षित हो। इसके लिए, एमबीपीटी को एमबीपीटी की ओसीटी परियोजना को सफल बनाने में इसके लाइसेंसधारी के प्रयासों के विरुद्ध प्रत्येक कार्रवाई करने की बजाय सहयोग करना चाहिए।

6.5. आईसीटीपीएल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि आईसीटीपीएल परिसर में प्रहस्तित आईसीटीपीएल के लिए घाटशुल्क, विलंबशुल्क, आदि की बिलिंग रोकने के लिए सलाह देते हुए तत्काल प्रभाव से जरूरी आदेश करे और तत्संबंधी ग्राहकों को एमबीपीटी द्वारा वसूल किए गए सभी ऐसे प्रभारों की राशि पर लागू ब्याज के साथ वापस करे।

7.1. आईसीटीपीएल के अनुरोध पर इस मामले में दूसरी संयुक्त सुनवाई 5 मई 2011 को आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी और आईसीटीपीएल ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7.2. संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी को यह सलाह दी गई थी कि वह ऐसी विभिन्न गतिविधियों जिनमें वह शामिल है और उसके द्वारा प्रदत्त सेवाओं को दर्शाते हुए आईसीटीपीएल द्वारा परिचालित टर्मिनल में प्रहस्तित कंटेनरों के आयात और निर्यात चक्रों में उसके लिए प्रभार्य प्रभारों के साथ एक चार्ट भेजे। एमबीपीटी को यह सलाह भी दी गई थी कि अपने सीएफएस में प्रभार्य कार्गो संबंधित प्रभारों के ब्योरे और जेएनपीटी में उतारे गए और एमबीपीटी सीएफएस में ले जाए गए कंटेनरों पर पत्तन द्वारा प्रभार्य घाटशुल्क और विलंबशुल्क पर विस्तृत नोट भी भेजे।

7.3. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 मई 2011 द्वारा आईसीटीपीएल और एमबीपीटी द्वारा किए गए आयात और निर्यात परिचालनों के लिए संयुक्त फ्लो चार्ट भेजा था। प्रत्येक फ्लो चार्ट में गतिविधियों का क्रम और एमबीपीटी द्वारा प्रेषित प्रभारित प्रशुल्क नीचे सूचीबद्ध की गई है:

**(i) आयात चक्र में सीएफएस में खाली किए गए कंटेनर**

- क. एजेंट द्वारा अग्रिम सूची प्रस्तुत करना और सिस्टम में डाटा प्रविष्टि।
- ख. पोतों से आयात कंटेनरों की उतराई।  
(दरमान के खण्ड 5 (क) और 5 (ख) के अधीन समेकित बॉक्स दर)
- ग. उतारे गए आयात कंटेनरों की रिकार्डिंग टेली और सिस्टम में डाटा प्रविष्टि।
- घ. यार्ड में स्टेकिंग कंटेनर।
- ड. खाली करने के लिए गोदियों से सीएफएस प्वाइंट तक कंटेनर का आवागमन।

- i. गोदियों से सीएफएस तक कंटेनर के परेषण के लिए कंप्यूटरीकृत अनुज्ञापत्र तैयार करना।
  - ii. गोदियों के माध्यम से कंटेनर बाहर निकालना।
  - iii. सिस्टम में पुष्टि करना, गेट के माध्यम से गोदियों से कंटेनरों को बाहर निकालना।
  - iv. गोदियों से सीएफएस तक प्राप्त कंटेनर को अन्दर लेना।
- च. नामित सीएफएस यार्ड में तत्संबंधी एजेंटों के ट्रांसपोर्टर द्वारा आयात कंटेनर को उतारना।
- छ. कंटेनरों को खाली करना और गिनती में लेना और शैड के भीतर खाली किए गए कार्गो का भंडारण।  
(खाली करने के प्रभार दरमान के खण्ड 5 (छ) के अधीन है। तथापि, 25-02-2011 के टी.आर. सं. 110 के अनुसार खाली करने के प्रभार ₹ 2800 प्रति टीईयू वसूल किए जा रहे हैं। निःशुल्क अवधि के अतिरिक्त कंटेनर के विराम पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क दरमान के खण्ड 5 (ड) के अनुसार।)
- ज. आयात संबंधित दस्तावेजों का अग्रेषण/पारित करना।
- झ. सीमाशुल्क द्वारा कार्गो की जाँच।
- ञ. दस्तावेजों का सत्यापन और गेट पास तैयार करना।
- ट. कार्गो की सुपुर्दगी।  
(कंटेनर कार्गो के प्रभार खण्ड 5 (ज) के अनुसार और दर घाटशुल्क तथा विलंबशुल्क के लिए दरमान के खण्ड 3.1 (क) एवं 3.1 (ख) के अधीन यथा लागू दर क्रमशः)
- ठ. यार्ड से खाली किए गए कंटेनर को हटाना।  
(टी.आर. सं. 30 दिनांक 27-07-10 के अनुसार लाइसेंस (भंडारण) शुल्क)।

(ii). आयात चक्र में फैक्टरी में खाली करने के लिए सुपुर्द किए गए लदे हुए कंटेनर

- क. एजेंट द्वारा अग्रिम सूची प्रस्तुत करना और सिस्टम में डाटा प्रविष्टि।
- ख. पोतों से आयात कंटेनरों की उतराई।  
(दरमान के खण्ड 5 (क) और 5 (ख) के अधीन समेकित बॉक्स दर। यह आईसीटीपीएल द्वारा प्राप्त होता है ना कि एमबीपीटी द्वारा।)
- ग. उतारे गए आयात कंटेनरों की रिकॉर्डिंग टैली और सिस्टम में डाटा प्रविष्टि।
- घ. यार्ड में कंटेनर स्टेकिंग करना।
- ङ. गोदियों से सीएफएस प्वाइंट तक कंटेनर का संचलन।
- i. गोदियों से सीएफएस तक कंटेनरों के परेषण के लिए कंप्यूटरीकृत गेट पास तैयार करना।
  - ii. गोदी गेट के माध्यम से कंटेनर बाहर निकालना।
  - iii. सिस्टम में पुष्टि करना, गोदी गेट से कंटेनर को बाहर निकालना।
  - iv. गोदियों से सीएफएस तक गेट में प्राप्त कंटेनर को अन्दर आने देना।
- च. नामित सीएफएस यार्ड में तत्संबंधी एजेंटों द्वारा आयात कंटेनर की उतराई और स्टेकिंग।
- छ. सीएफएस यार्ड की नामित साइट में लदे हुए कंटेनर का भंडारण।  
(दरमान के खण्ड 5 (ड) के अनुसार निःशुल्क दिनों के अलावा कंटेनर के विराम पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क)।
- ज. आयात संबंधित दस्तावेजों का अग्रेषण/निकालना।
- झ. सीमाशुल्क द्वारा कंटेनरबद्ध कार्गो की जाँच।
- ञ. दस्तावेजों का सत्यापन और गेट पास तैयार करना।
- ट. फैक्टरी में खाली करने के लिए सीएफएस से आयातक के परिसर तक लदे हुए कंटेनर की सुपुर्दगी।  
(कंटेनर कार्गो के प्रभार खण्ड 5 (ज) के अनुसार और दर घाटशुल्क तथा विलंबशुल्क के लिए दरमान के खण्ड 3.1 (क) एवं 3.1 (ख) के अधीन यथा लागू दर क्रमशः)

(iii). निर्यात चक्र में सीएफएस में भरे गए कंटेनर

- क. शिपिंग एजेंट द्वारा निर्यात कार्गो का कार्टिंग आदेश।
- ख. गेट में निर्यात कार्गो की प्राप्ति और गेट स्टाफ द्वारा निर्यात दस्तावेजों के सत्यापन पर सीएफएस के भीतर निर्यात कार्गो का अन्दर आना।
- ग. शैड स्टॉफ द्वारा शैड में निर्यात कार्गो की उतराई और भंडारण।
- घ. निर्यात कार्गो की सीमाशुल्क जाँच।
- ङ. गेट और सीएफएस यार्ड में खाली कंटेनर प्राप्त करना और भंडारण।
- च. कंटेनर में निर्यात कार्गो का भरण और मिलान करना।

(कंटेनर संबंधित प्रभार: दरमान के खण्ड 5 (छ) के अधीन भरण प्रभार। तथापि, भरण प्रभार रु0 2600/- प्रति टीईयू की दर से 25-02-2011 के टी.आर. सं. 110 के अनुसार भरण प्रभार वसूल किए जा रहे हैं। कार्गो संबंधित घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभार दरमान के खण्ड 3.1 (क) और 3.1 (ख) के अनुसार।)

छ. गेट पास सृजित करना और लदे हुए कंटेनर को गोदियों में ले जाना।

ज. गेट में गोदी पर निर्यात कार्गो भरे हुए कंटेनर की प्राप्ति।

झ. गोदियों में प्रि-स्टेक प्वाइंट पर निर्यात कंटेनर का भंडारण।

अ. निर्यात कंटेनर का नौभरण और रिकार्ड मिलान।

(निःशुल्क दिनों के अलावा दरमान के खण्ड 5 (ड) के अधीन लाइसेंस (भंडारण) शुल्क। दरमान के खण्ड 5 (क) और 5 (ख) के अधीन समेकित बॉक्स दर।)

(iv). निर्यात चक्र में सीएफएस में प्राप्त फैक्टरी भरे हुए कंटेनर

क. प्रासंगिक निर्यात दस्तावेजों के सत्यापन पर गेट में सीएफएस पर फैक्टरी भरे कंटेनर की प्राप्ति।

(दरमान के खण्ड 5 (ज) (5) के अनुसार फैक्टरी भरे निर्यात कंटेनर के भीतर कार्गो पर घाटशुल्क)।

ख. यार्ड में नामित प्वाइंट पर कंटेनर की उतराई और भंडारण।

ग. शिपिंग बिल पर पत्तन प्रभारों का भुगतान।

घ. गेट पास सृजित करना और गोदियों में लदे हुए कंटेनरों का संचलन।

ड. गोदी में गेट पर फैक्टरी भरे कंटेनर की प्राप्ति।

च. गोदियों में प्रि-स्टेक प्वाइंट पर निर्यात कंटेनर का भंडारण।

छ. निर्यात कंटेनर का नौभरण और रिकॉर्ड मिलान।

(दरमान के खण्ड 5 (ड) के अधीन लाइसेंस (भंडारण) शुल्क। दरमान के खण्ड 5 (क) और 5 (ख) के अधीन समेकित बॉक्स दर। यह आईसीटीपीएल द्वारा प्राप्त होता है ना कि एमबीपीटी द्वारा।

(v). सड़क-मार्ग द्वारा जेएनपीटी से प्राप्त आयात कंटेनर

क. एजेंट द्वारा अग्रिम सूची/टीपी दस्तावेज जमा करना और सिस्टम में डाटा प्रविष्टि।

ख. प्रासंगिक दस्तावेजों के सत्यापन पर गेट में सड़क-मार्ग द्वारा सीएफएस में जेएनपीटी कंटेनर की प्राप्ति।

(दरमान के खण्ड 5 (क) और 5 (ख) के अधीन समेकित बॉक्स दर। यह आईसीटीपीएल द्वारा प्राप्त होती है ना कि एमबीपीटी द्वारा)।

ग. नामित सीएफएस यार्ड में तत्संबंधी एजेंटों के ट्रांसपोर्टर द्वारा आयात कंटेनर की उतराई।

घ. कंटेनरों को खाली करना और गिनती करना तथा खाली किए गए कार्गो का शैंड के भीतर भंडारण। (खाली करने के प्रभार दरमान के अध्याय V के खण्ड के अधीन। तथापि, खाली करने के प्रभार 25-02-11 के टी.आर. सं. 110 के अनुसार रु0 2800/- प्रति टीईयू की दर से वसूल किए जा रहे हैं।)

ड. आयात संबंधित दस्तावेजों का अग्रेषण/पास करना।

च. सीमाशुल्क द्वारा कार्गो की जाँच।

छ. दस्तावेजों का सत्यापन और गेट पास तैयार करना।

ज. कार्गो की सुपुर्दगी।

(कंटेनर कार्गो के विलंबशुल्क प्रभार खण्ड 5 (ज) के अनुसार और दर दरमान के खण्ड 3.1 (ख) के अधीन यथा लागू)।

झ. यार्ड से खाली किए गए कंटेनरों को हटाना।

(लाइसेंस (भंडारण) शुल्क टी.आर. सं. 30 दिनांक 27-7-2010 के अनुसार)।

7.4. एमबीपीटी ने निवेदन किया है कि एमबीपीटी सीएफएस में प्रहस्तित कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार खण्ड 5 (ज) के अधीन यथा निर्धारित वसूल किए जा रहे हैं और घाटशुल्क तथा विलंबशुल्क के लिए दरें क्रमशः दरमान के खण्ड 3.1 (क) और 3.1 (ख) के अधीन यथा लागू वसूल की जा रही हैं। एमबीपीटी ने यह भी बताया है कि जेएनपीटी में उतारे गए और परेषिती को कार्गो की उतराई/सुपुर्दगी के लिए सड़क-मार्ग द्वारा एमबीपीटी को ले जाए गए कंटेनरों के लिए, प्रभार दरमान में खण्ड 5 (ड), टिप्पणी (7) के प्रावधान के अधीन वसूल किए जाते हैं, जिसे एमबीपीटी द्वारा पहले भी उल्लिखित किया गया था और इस नोट के पूर्व भाग में दिया गया था।

7.5. एमबीपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार, घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभार एमबीपीटी गोदी उप-नियमों के परिशिष्ट 'छ' में विनिर्दिष्ट प्रासंगिक क्षेत्रों के भीतर व्यवहार किए गए सभी यातायात पर प्रभावी हैं। हमारे अनुरोध पर, एमबीपीटी ने एमबीपीटी गोदी उप-नियमों के परिशिष्ट 'छ' की प्रति भेजी है।

8. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा किए गए निवेदनों का सार उन्हें अलग-से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

(i) यह मामला बीपीएस बर्थ में आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित और एमबीपीटी के रास्ते बाहर ले जाए जाने वाले कंटेनरों के भीतर कार्गो पर एमबीपीटी द्वारा घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के बारे में आईसीटीपीएल के संदर्भ के आधार पर शुरू किया गया था। अत्यंत सावधानी के इस मामले में, यह बताया गया है कि निदेश के माध्यम द्वारा और बाद में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा अपने पत्रों क्रमशः सं. पीआर-14019/36/2001-पीजी दिनांक 9 सितम्बर 2002 और दिनांक 26 मार्च 2003, इस प्राधिकरण को वैयक्तिक पक्षों द्वारा किए जाने वाले ऐसे अभ्यावेदनों पर कार्यवाही नहीं करने के लिए कहा गया है, सिवाय उन मामलों के जिनमें दरमान के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेशों के संबंध में निवर्चन/स्पष्टीकरण के लिए अनुरोध किया गया हो। हालांकि यह प्राधिकरण लाइसेंस करार के निवर्चन और भूस्वामी पत्तन और बीओटी परिचालन के बीच विवादों के निपटान के लिए उपयुक्त मंच नहीं है, परन्तु आईसीटीपीएल द्वारा इस प्राधिकरण के समक्ष उठाए गए मुद्दे मुख्यतः एमबीपीटी और आईसीटीपीएल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान से संबंधित हैं। तदनुसार, आईसीटीपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दे मंत्रालय द्वारा जारी किए गए निदेश दिनांक 9 सितम्बर 2002 से प्रभावित नहीं होते हैं। यह स्पष्ट किया गया है कि इस मामले को एमबीपीटी के दरमान पर, यथा आवश्यक, स्पष्टीकरण जारी करने के प्रयोजन के लिए ही लिया गया है। आईसीटीपीएल और एमबीपीटी के बीच हुए एलए में शामिल प्रावधानों के संदर्भ में उनके द्वारा की गई टिप्पणियों और प्रति टिप्पणियों को नहीं देखा गया है क्योंकि एलए के प्रावधानों का निवर्चन करना इस प्राधिकरण का कार्य नहीं है।

(ii) (क). आईसीटीपीएल एक निजी टर्मिनल है जिसका परिचालक दिसम्बर 2007 में एमबीपीटी के साथ हुए उसके करार के अनुसार, वर्तमान में 23 जून 2008 से मुम्बई पत्तन पर बीपीएस बर्थ में कंटेनर टर्मिनल का परिचालन कर रहा है। आईसीटीपीएल और एमबीपीटी इस प्राधिकरण द्वारा उनके लिए अलग-अलग अनुमोदित दरमान पर अपनी तत्संबंधी सुविधाएं परिचालित करते हैं।

(ख). आईसीटीपीएल इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा अनुमोदित दरमान को लागू करते हुए टर्मिनल का परिचालन कर रहा है। आईसीटीपीएल के दरमान में निर्धारित प्रहस्तन दर समेकित दर है, जिसमें घाटशुल्क, ऑन-बोर्ड नौकर्षण प्रभार और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रभार शामिल हैं। कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क सीआईटीपीएल के दरमान में अलग-से निर्धारित नहीं किया गया है।

सीआईटीपीएल का दरमान कंटेनरों पर भंडारण प्रभार की वसूली के लिए भी दिया गया है, भले यह खाली या लदा हुआ हो और यह कंटेनरबद्ध कार्गो पर अलग-से भंडारण प्रभार निर्धारित नहीं किया गया था।

(ग). एमबीपीटी इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 28 सितम्बर 2006 द्वारा अनुमोदित दरमान को लागू करते हुए अपनी सुविधाएं परिचालित कर रहा है। सितम्बर 2006 में एमबीपीटी के लिए निर्धारित दरमान कंटेनरों के लिए समेकित प्रभार खण्ड 5 (क) और (ख) में निर्धारित करता है और कंटेनरों पर भंडारण शुल्क खण्ड 5 (ड) में निर्धारित किए गए हैं। खण्ड 5 (क) और 5 (ख) की टिप्पणी (iii) के अनुसार, समेकित प्रभारों में घाटशुल्क शामिल नहीं है। दरमान के खण्ड 5 (ज) (1), (4) और (5) के अनुसार कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार अलग-से प्रभावी हैं। कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार भी दरमान के खण्ड 5 (ज) (1) और (4) के अनुसार अलग-से प्रभावी हैं।

(घ). आईसीटीपीएल और एमबीपीटी के तत्संबंधी दरमानों में शामिल उपर्युक्त प्रावधानों को देखते हुए, जब एमबीपीटी का दरमान कंटेनरों के लिए समेकित बॉक्स दर के अलावा अलग-से प्रहस्तित कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क की वसूली निर्धारित करता है, आईसीटीपीएल के दरमान में कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क की पृथक वसूली निर्धारित नहीं की गई थी।

(ङ). आईसीटीपीएल और एमबीपीटी दोनों द्वारा प्रतिवेदित स्थिति के अनुसार, आईसीटीपीएल अपने दरमान के प्रावधानों के अनुसार बीपीएस में अपने द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों पर समेकित बॉक्स दर की वसूली कर रहा है और एमबीपीटी आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों के भीतर और खाली करने/सुपुर्दगी के लिए एमबीपीटी सीएफएस में लाए गए कार्गो पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभारों की, पत्तन के दरमान में शामिल प्रावधानों के अनुसार, वसूली कर रहा है। उपर्युक्त स्थिति से यह प्रमाणित है कि एमबीपीटी

आईसीटीपीएल के दरमान में निर्धारित किन्हीं प्रभारों की वसूली नहीं कर रहा है। पत्तन द्वारा प्रभार्य प्रभार उसके दरमान के अनुसार हैं। ऐसी स्थिति में, आईसीटीपीएल और एमबीपीटी एक ही तरह के प्रभार वसूल नहीं कर रहे हैं और समान सेवा सुविधाओं के लिए आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों/कंटेनरबद्ध कार्गो पर प्रभारों की दोगुनी वसूली का प्रश्न ही नहीं उठता है।

यह उल्लेखनीय है कि एमबीपीटी ने यह कहा है कि आईसीटीपीएल के आने से पहले भी, एमबीपीटी कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क के साथ-साथ कंटेनरों पर अलग-से समेकित बॉक्स दर भी वसूल करता रहा था। यही स्थिति आईसीटीपीएल के तस्वीर में आने के बाद भी जारी है, आईसीटीपीएल कंटेनरों पर समेकित बॉक्स दर वसूल कर रहा है और एमबीपीटी कंटेनरबद्ध कार्गो पर प्रभार वसूल कर रहा है।

(iii). (क). एमबीपीटी के दरमान के खण्ड 5 (ज) (1) के अनुसार, घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभार आयात कंटेनरबद्ध कार्गो जो खाली करने और सुपुर्दगी के लिए एमबीपीटी सीएफएस में आते हैं, पर प्रासंगिक खण्डों के अनुसार हैं। कंटेनरों, जो भरण के लिए एमबीपीटी सीएफएस में प्रवेश करते हैं, में नौभरण के लिए निर्यात कार्गो के संबंध में, घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभार एमबीपीटी के दरमान के खण्ड 5 (ज) (4) के अनुसार प्रभार्य हैं। लदे हुए कंटेनर रूप में पत्तन द्वारा प्राप्त निर्यात कार्गो पर घाटशुल्क भी एमबीपीटी के दरमान के खण्ड 5 (ज) (5) के अनुसार प्रभार्य है।

(ख). आयात और निर्यात परिचालनों के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रेषित गतिविधियों का फ्लोचार्ट आईसीटीपीएल और एमबीपीटी द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों के लिए समान देखे गए हैं। चूंकि संदर्भित मामला आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों से जुड़ा है, इसलिए एमबीपीटी द्वारा प्रेषित फ्लोचार्ट को आईसीटीपीएल द्वारा बीपीएस में प्रहस्तित और आयात चक्र में खाली करने और सुपुर्दगी के लिए एमबीपीटी सीएफएस में ले जाने और निर्यात चक्र में विलोमतः के लिए फ्लो चार्ट के रूप में लिए गए हैं।

फ्लोचार्टों से यह प्रमाणित है कि बीपीएस में प्रहस्तित कंटेनर आयात चक्र और निर्यात चक्र दोनों में एमबीपीटी सीएफएस में प्रवेश करते हैं और एमबीपीटी अपने परिसर में ऐसे कंटेनरों/कंटेनरबद्ध कार्गो को कुछ सेवाएं प्रदान करता है।

(ग). विचार करते हुए कि आईसीटीपीएल द्वारा बीपीएस में प्रहस्तित कंटेनर एमबीपीटी सीएफएस में प्रवेश करते हैं और पहले बताए गए एमबीपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित प्रावधानों के मद्देनजर, एमबीपीटी सीएफएस में प्रवेश करने वाले आईसीटीपीएल कंटेनरों के भीतर कार्गो पर एमबीपीटी द्वारा घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली, भले ही लदे हुए कंटेनर के रूप में सुपुर्दगी अथवा आयात चक्र में कार्गो के भरण और सुपुर्दगी के लिए तथा निर्यात चक्र में विलोमतः, एमबीपीटी के दरमान में उपलब्ध निर्धारणों के अनुसार देखा गया है। एमबीपीटी की ओर से मौजूदा दरमान में निर्धारित प्रावधानों का कोई उल्लंघन इस मामले में नहीं देखा गया है।

(iv). कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभारों के लेखा पर अनुमानित आय सितम्बर 2006 में एमबीपीटी का दरमान निर्धारित करते समय सुविचारित वित्तीय/लागत स्थिति में लिया गया था और तदनुसार कार्गो संबंधित प्रभार निर्धारित किए गए थे। एमबीपीटी द्वारा की गई कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली इस प्रकार सितम्बर 2006 में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों के अनुसार है। ऐसी स्थिति में, इसके सीएफएस यादों के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों के भीतर कार्गो पर वसूल किए गए घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभारों की एमबीपीटी द्वारा वापसी का कोई मामला प्रकट नहीं होता है। अतः एमबीपीटी द्वारा वसूल किए गए प्रभारों की वापसी के लिए आईसीटीपीएल के अनुरोध पर विचार नहीं किया जा सकता।

(v). यह स्वीकार करना होगा कि एमबीपीटी के दरमान का कोई उल्लंघन पाया जाना अब तक पत्तन द्वारा की गई वसूली की लेजिटिमिटी स्थापित करने के संदर्भ में ही प्रासंगिक है और यह समर्थन नहीं है कि मौजूदा व्यवस्था तार्किक होने की वजह से भविष्य में बिना बदलाव के जारी रहनी चाहिए।

बीपीएस के परिचालन के लिए आईसीटीपीएल को लाइसेंस प्रदान करने से पहले, एमबीपीटी स्वयं बीपीएस में अथवा किसी अन्य बर्थ में कंटेनरों का प्रहस्तन कर रहा था और कंटेनरों के जलयान-तट स्थानांतरण से सीएफएस यादों में सुपुर्दगी/प्राप्तियों के प्वाइंट तक सेवाओं/सुविधाओं की श्रृंखला उपलब्ध करवा रहा था। चूंकि सेवाओं/सुविधाओं की समग्र श्रृंखला पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई जाती थी, इसलिए सीएफएस में प्रदत्त सेवाओं के लिए कोई पृथक प्रभार नहीं थे और प्राप्ति/सुपुर्दगी कंटेनरबद्ध कार्गो पर प्रभार्य घाटशुल्क रूप में निर्धारित की गई थी, जो उक्त सेवाओं/सुविधाओं में भी शामिल किया गया था। एमबीपीटी का मौजूदा दरमान जो सितम्बर 2006 में अनुमोदित किया गया था, आईसीटीपीएल के आने से पहले, यह स्थिति दर्शाता है कि



सीएफएस/सुपुर्दगी अथवा प्राप्ति सेवाओं के लिए कोई पृथक प्रभार निर्धारित नहीं किया गया है। दिया गया प्रभार केवल भरण/खाली करने के लिए लेबर की आपूर्ति के लिए था।

बदले हुए परिचालनात्मक परिदृश्य में, एमबीपीटी की भूमिका आईसीटीपीएल अथवा जेएनपीटी में प्रहस्तित कंटेनरों के लिए उसके यार्ड में सेवाएं प्रदान करने तक सीमित की गई है। यह सीएफएस में कार्गो प्रबंधन के लिए पृथक प्रभार के निर्धारण के लिए है। ऐसे प्रभार को घाटशुल्क के मामले के संदर्भित प्रकार के कार्गो से अलग करने की जरूरत नहीं है। किसी भी दर पर, सीएफएस यार्ड पर मुख्यतः प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभारित किए जाने वाले कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क स्वीकृत करने का कोई औचित्य नहीं हो सकता।

एमबीपीटी को यह सलाह दी जाती है कि वह कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए अपने द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं के लिए कार्गो प्रबंधन प्रभार शुरू करने के औचित्य के साथ पृथक प्रस्ताव 3 महीनों के भीतर दाखिल करे।

- (vi). जब कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क वसूल करने की मौजूदा व्यवस्था को जारी रखना तार्किक नहीं था, इसे तत्काल रोकने का आदेश नहीं दिया जा सकता क्योंकि इससे एमबीपीटी को ऐसे कार्गो को निःशुल्क सेवाएं/सुविधाएं उपलब्ध करवानी होगी। जब पृथक कार्गो प्रबंधन प्रभार अनुमोदित किया गया है, पूर्ववर्ती अनुच्छेद में यथा स्पष्ट, कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क को पूरी तरह खत्म किया जाना चाहिए। इस बीच, यह जरूरी है कि तदर्थ व्यवस्था तैयार की जाए।
- (vii). यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) ने भी अपने कंटेनर टर्मिनल का लाइसेंस इडिया भेटवे टर्मिनल प्रा० लि० (आईजीटीपीएल) को दिया था परन्तु सीएफएस अपने पास रख था। टर्मिनल से कुछ कंटेनर सीओपीटी के सीएफएस में ले जाए जाते हैं परन्तु पत्तन के दरमान में सीएफएस के लिए कोई पृथक प्रभार नहीं दिया गया था और केवल घाटशुल्क ही अन्य अनुमोदित दर थी। उस मामले में, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2006 में सीओपीटी को सलाह दी थी कि वह सीएफएस में कार्गो प्रबंधन प्रभार शुरू करने के लिए पृथक प्रस्ताव तैयार करे जो विभिन्न कारणों से वर्ष 2010 में ही अनुमोदित हो सका था। ऐसी पृथक दर अनुमोदित किए जाने तक, इस प्राधिकरण ने एलसीएल कार्गो पर 'एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभार' रूप में घाटशुल्क का 90 प्रतिशत वसूल करने की तदर्थ व्यवस्था शुरू की थी।
- (viii). चूंकि एमबीपीटी ने कंटेनरों, जो अन्य द्वारा परिचालित बर्थों पर प्रहस्तित किए जाते हैं, को घाट पर कोई सेवाएं प्रदान नहीं की थीं, इसलिए पूर्ण घाटशुल्क की वसूली को तर्कसंगत नहीं ठहराया जा सकता। सीएफएस के लिए कार्गो प्रबंधन प्रभार और सुपुर्दगी/प्राप्ति संबंधित सेवाएं घाटशुल्क प्रभारों के फ्रेक्शन के यथा समकक्ष अंतरिम उपाय के रूप में निर्धारित किया जा सकता है, जैसा पहले सीओपीटी के मामले में किया गया था। यह पूरी तरह से एक तदर्थ व्यवस्था होगी और अनुमोदित (किए जाने वाले) अंतरिम प्रभार की वैधता इसके शुरू किए जाने की तारीख से केवल छह महीनों के लिए होगी। इस अवधि के अन्दर, एमबीपीटी को कार्गो प्रबंधन प्रभारों, घाटशुल्क से संबंधित नहीं, की शुरुआत सुनिश्चित करनी होगी।
- (ix). ब्रेक बल्क रूप में कार्गो की उतराई और सुपुर्दगी के लिए इसके सीएफएस में प्राप्त आयात कंटेनरों के लिए, एमबीपीटी केवल सीएफएस संबंधित सेवाएं प्रदान करता है और तट प्रहस्तन सेवाएं प्रदान नहीं करता है। आयात चक्र में उतराई और सुपुर्दगी के लिए प्राप्त कंटेनरों और निर्यात चक्र में कंटेनर और नौभरण में भरण के लिए इसके सीएफएस में प्राप्त कार्गो के लिए, जैसा पत्तन द्वारा प्रेषित गतिविधि फ्लोचार्टों में देखा गया है, और लागत व्योरो के अभाव में, एमबीपीटी के दरमान के अध्याय III के खण्ड 3.1 (क) में अधिसूचित मौजूदा घाटशुल्क दरों के 90 प्रतिशत के समकक्ष 'कार्गो प्रबंधन प्रभार' आयात और निर्यात चक्र दोनों के लिए तदर्थ आधार पर निर्धारित किया गया है।
- (x). बिना उतराई के सुपुर्दगी के लिए एमबीपीटी सीएफएस में प्राप्त आयात कंटेनरों के लिए, एमबीपीटी केवल सीएफएस संबंधी सेवाएं प्रदान करता है और तट प्रहस्तन सेवाएं प्रदान नहीं करता है, जैसाकि प्रासंगिक फ्लोचार्ट से देखा गया है। द्वितीयतः, एमबीपीटी द्वारा अपने सीएफएस में प्रदत्त सेवाएं केवल लदे हुए कंटेनरों के लिए हैं और कंटेनर खाली नहीं किया जाता है और एमबीपीटी द्वारा कार्गो गिनती और सुपुर्दगी के लिए ब्रेक बल्क रूप में प्रहस्तित नहीं किया जाता है। अतः कंटेनरों के लिए निर्धारित (किए जाने वाले) कार्गो प्रबंधन प्रभारों के 50 प्रतिशत के समकक्ष 'कार्गो प्रबंधन प्रभार' जो एमबीपीटी सीएफएस में खाली किए जाने और सुपुर्दगी किए जाने के अधीन है, निर्धारित किया गया है।
- (xi). निर्यात चक्र में एमबीपीटी सीएफएस में प्राप्त फैक्टरी में भरे गए लदे हुए निर्यात कंटेनरों के लिए, एमबीपीटी द्वारा प्रेषित प्रासंगिक फ्लोचार्ट दर्शाता है कि एमबीपीटी केवल सीएफएस संबंधी सेवाएं उपलब्ध करवाता है और तट प्रहस्तन सेवाएं नहीं प्रदान करता है। अतः एमबीपीटी के दरमान के अध्याय V के खण्ड 5 (ज) (5) में अधिसूचित मौजूदा घाटशुल्क दरों के 90 प्रतिशत के समकक्ष 'कार्गो प्रबंधन प्रभार' निर्धारित किए गए हैं। उस मामले में, दर विदेशी कंटेनर के लिए रु० 900/- प्रति टीईयू और तटीय कंटेनरों के लिए रु० 540/- प्रति टीईयू परिगणित होती है।

- (xii). इस प्राधिकरण के समक्ष लाया गया दूसरा मुद्दा उतराई के बाद ब्रेक बल्क रूप में कार्गो की सुपुर्दगी अथवा लदे हुए कंटेनर में से किसी की सुपुर्दगी के लिए एमबीपीटी सीएफएस में लाए गए कंटेनरों द्वारा घाटशुल्क की घटना से छूट है। एमबीपीटी के मौजूदा दरमान के अध्याय V के खण्ड 5 (ड) (7) के अनुसार, मुम्बई से इतर भारतीय पत्तन में उतारे गए और सुपुर्दगी देने के लिए सड़क/रेल द्वारा मुम्बई ले जाए जाने वाले आयात कंटेनर इस स्थिति के बावजूद कंटेनरों के भीतर कार्गो पर घाटशुल्क के भुगतान से छूट प्राप्त हैं कि कंटेनर फैक्टरी उतराई के लिए अथवा ब्रेक बल्क रूप में कार्गो की सुपुर्दगी के लिए एमबीपीटी सीएफएस में उतारे जाने के लिए सुपुर्दगी की जाती है। यह बताया गया है कि जेएनपीटी में उतारे गए और सड़क द्वारा एमबीपीटी में ले जाए गए कंटेनर यह रियायत लेते हैं और यह रियायत आईसीटीपीएल कंटेनरों को नहीं दी गई है।

जेएनपीटी से सड़क द्वारा उसके सीएफएस में प्राप्त आयात कंटेनर के मामले में एमबीपीटी द्वारा प्रेषित फ्लोचार्ट से यह देखा जा सकता है, जेएनपीटी कंटेनरों को एमबीपीटी द्वारा प्रदत्त सीएफएस संबंधित सेवाएं आईसीटीपीएल टर्मिनल से प्राप्त कंटेनरों को प्रदत्त सेवाओं के बराबर हैं। इसे अस्थिर प्रशुल्क व्यवस्था के रूप में देखा जाना चाहिए। यह अस्थिरता अभी तक इस प्राधिकरण के ध्यान में नहीं लाई गई है। चूंकि जेएनपीटी कंटेनर एमबीपीटी सीएफएस में सीएफएस संबंधित सेवाएं प्रदान करते हैं और कंटेनरबद्ध कार्गो पर प्रभाय घाटशुल्क मुख्यतः सीएफएस में उपलब्ध करवाई गई सेवाओं/सुविधाओं/सुपुर्दगी अथवा प्राप्ति संबंधित कार्यों की वजह से है, कोई औचित्य नहीं है कि क्यों ऐसे कंटेनरों को एमबीपीटी के दरमान में शामिल प्रावधानों के अनुसार घाटशुल्क प्रभारों के भुगतान से छूट दी जानी चाहिए। अतः, घाटशुल्क में ऐसी छूट प्रदान करने दरमान में मौजूदा खण्ड को हटा दिया गया है। सीएफएस में कार्गो के प्रबंधन के लिए अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था में अनुमोदित दरें एमबीपीटी सीएफएस में सेवाएं प्राप्त करने वाले सभी उन कंटेनरों पर लागू होगी जो एमबीपीटी द्वारा परिचालित बर्थों में प्रहस्तित किए जाते हैं, जो पूर्ण घाटशुल्क अदा करेंगे क्योंकि तट प्रहस्तन परिचालन एमबीपीटी द्वारा किए जाते हैं अथवा सुविधाएं प्रदान की जाती हैं।

- तथापि, एमबीपीटी, यदि वह ऐसा चाहे, अपनी सीएफएस सुविधाओं के उपयोग में सुधार करने जैसे कारणों से, निम्नतर दरें वसूल करने और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान करने के लिए दरमान में दिए गए अधिकार का उपयोग करते हुए रियायत प्रदान कर सकता है। तथापि, ऐसी रियायतों और छूटों, यदि स्वीकृत की जाती है, से होने वाली राजस्व विवीक्षा को प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में मान्यता नहीं दी जा सकती।
- (xiii). जैसाकि पहले बताया गया है, उपर्युक्त प्रावधान छह महीने की अवधि के लिए अंतरिम व्यवस्था के रूप में अनुमोदित किए गए हैं परन्तु एमबीपीटी द्वारा अपने सीएफएस में उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए तीन महीनों की अवधि के भीतर त्वरित आधारित प्रस्ताव दाखिल करने पर, जिसके बाद अंतरिम व्यवस्था स्वतः समाप्त हो जाएगी।
- (xiv). (क). इस प्राधिकरण के समक्ष रखा गया दूसरा मुद्दा आईसीटीपीएल परिसर में ऐसे कंटेनरों के विराम की अवधि के लिए भी एमबीपीटी द्वारा कंटेनरों के भीतर कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार वसूल करने से संबंधित है। एमबीपीटी के मौजूदा दरमान के खण्ड 5 (ज) (1) के अनुसार, विलंबशुल्क प्रभार एमबीपीटी के मौजूदा दरमान के खण्ड 3.1 (ख) के अधीन निर्धारित दरों पर आयात कंटेनरबद्ध कार्गो पर देय है। खण्ड 3.1 (ख) को शासित करने वाली टिप्पणी (1) में यह कहा गया है कि सभी आयात सामान पोत के कार्गो की पूर्ण उतराई के दिन की अगली तारीख से तीन दिनों के लिए विलंबशुल्क मुक्त भंडारण की अनुमति दी जाएगी। जहां तक निर्यात सामानों का संबंध है, निःशुल्क दिवस पत्तन में कार्गो के प्रवेश की तारीख से शुरू होकर 7 दिनों के लिए गोदों में भंडारण की अनुमति दी जाएगी।
- (ख). आईसीटीपीएल का मामला यह है कि एमबीपीटी आईसीटीपीएल यार्ड में विराम की अवधि के लिए भी कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार वसूल कर रहा है। एमबीपीटी का मानना है कि वह आयात कंटेनरबद्ध कार्गो पर अपने दरमान के खण्ड 3.1 (ख) के अधीन विलंबशुल्क प्रभार वसूल करने के लिए हकदार है। एमबीपीटी आईसीटीपीएल परिसर में पोत परिचालनों के पूरा होने की तारीख से कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि की गणना करता है, जो इस आधार पर बताया गया है कि अनुसूची 3.1 (ख) के अधीन निर्धारित टिप्पणी (1) पोतों के परिचालन के पूरा होने की तारीख से निःशुल्क अवधि की गणना के लिए विनिर्दिष्ट करती है। एमबीपीटी ने बताया है कि वह आईसीटीपीएल कंटेनरों के कंटेनरबद्ध कार्गो को एमबीपीटी द्वारा अपनी गोदियों में प्रहस्तित कंटेनरों के भीतर कार्गो के बराबर मानते हुए 10 दिनों की रियायती निःशुल्क अवधि स्वीकार करता है।
- (ग). तथापि, इस मामले की कार्यवाही के दौरान, एमबीपीटी सहमत था कि प्रभारों की वसूली के लिए पत्तन की हकदारी केवल तभी शुरू होती है जब कंटेनर/कार्गो उसकी संरक्षा में जाता है। परन्तु, एमबीपीटी निःशुल्क अवधि की गणना बीपीएस में पोत कार्य पूरा होने की तारीख से करता है, जहां आईसीटीपीएल परिचालन करता है। अतः इसने अनुरोध किया है कि यह प्राधिकरण पोत पूर्ण तारीख से निःशुल्क अवधि की गणना से संबंधित अपने दरमान में निर्धारित मौजूदा प्रावधान को स्पष्ट करे।

(घ). निःशुल्क अवधि स्वीकार करने के लिए एमबीपीटी के दरमान में प्रासंगिक प्रावधान एमबीपीटी द्वारा अपने घाट में प्रहस्तित कंटेनरों के लिए है। आईसीटीपीएल के राय में, उक्त प्रावधान के अनुप्रयोजन को एमबीपीटी की स्थिति का समर्थन करते हुए संशोधित किए जाने की जरूरत है कि प्रभारों की वसूली के लिए इसकी हकदारी केवल तभी शुरू होती है जब कंटेनर/कार्गो पत्तन की संरक्षा में जाया है, बीपीएस में आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित और बाद में उतराई/सुपुर्दगी के लिए एमबीपीटी सीएफएस में ले जाए गए कंटेनरों के भीतर कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए निःशुल्क अवधि की गणना करने के लिए "कट ऑफ" तारीख एमबीपीटी परिसर में कंटेनरों के प्रवेश की तारीख होगी। इस संबंध में एमबीपीटी के दरमान के प्रासंगिक अध्याय में एक उपयुक्त प्रावधान शामिल किया गया है जो निःशुल्क अवधि और निःशुल्क अवधि की गणना के लिए कट ऑफ तारीख का निर्धारण शासित करता है।

10.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है:

- (i) निम्नलिखित खण्ड अध्याय V के खण्ड 5 (ज) के मौजूदा खण्ड (5) के बाद जोड़ा गया है:
 

"(6). खण्ड 5 (ज) के अधीन क्र. सं. (1), (4) और (5) में मौजूदा खण्ड - अध्याय V (कंटेनर संबंधित प्रभार) में कंटेनरबद्ध कार्गो पर प्रभार एमबीपीटी द्वारा अपने बर्थों में प्रहस्तित नहीं किए गए परन्तु कार्गो प्रबंधन परिचालनों के लिए अपने सीएफएस में लाए गए और विलोमन कंटेनरों और सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रयोजनों के लिए लागू नहीं होगा।

(7) (क). एमबीपीटी परिचालित बर्थों से उतराई और कार्गो सुपुर्दगी के लिए एमबीपीटी सीएफएस में लाए गए आयात कंटेनरों के मामले में, अध्याय III की अनुसूची 3.1 (क) में निर्धारित घाटशुल्क दरों के 90 प्रतिशत के समकक्ष कार्गो प्रबंधन प्रभार देय है।

(7) (ख). एमबीपीटी परिचालित गोदियों से इतर से लदे हुए कंटेनर रूप में सुपुर्दगी के लिए एमबीपीटी सीएफएस में लाए गए आयात कंटेनरों के मामले में, उपर्युक्त खण्ड 7 (क) में निर्धारित प्रभारों के 80 प्रतिशत के समकक्ष कार्गो प्रबंधन प्रभार कंटेनर के भीतर कार्गो पर देय है।

(7) (ग). एमबीपीटी सीएफएस में कंटेनरों के भीतर प्राप्त और भरे गए और नौभरण के लिए लदे हुए कंटेनरों के रूप में आईसीटीपीएल टर्मिनल में ले जाए गए के निर्यात कार्गो मामले में, अध्याय III की अनुसूची 3.1 (क) में निर्धारित घाटशुल्क दरों के 90 प्रतिशत के समकक्ष कार्गो प्रबंधन प्रभार देय है।

(7) (घ). एमबीपीटी सीएफएस में प्राप्त और नौभरण के लिए आईसीटीपीएल टर्मिनल में ले जाए गए निर्यात लदे हुए कंटेनरों के मामले में, विदेशी कंटेनर के लिए रु० 900/- प्रति टीईयू (तटीय कंटेनरों के मामले में रु० 540/- प्रति टीईयू) का समेकित प्रभार कंटेनर के भीतर कार्गो पर देय है।

(7) (ङ). उपर्युक्त 7 (क) से 7 (घ) में दिए गए प्रावधान इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से छह महीनों की समाप्ति पर तत्काल स्वतः समाप्त हो जाएंगे जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।"
- (ii) अध्याय V के मौजूदा खण्ड 3.1 (ख) के लिए सामान्य टिप्पणियां के अधीन निम्नलिखित टिप्पणी मौजूदा टिप्पणी (1) के बाद क्र.सं 1 (ख) रूप में शामिल की गई है:
 

"आईसीटीपीएल द्वारा अपने टर्मिनल में प्रहस्तित और बाद में लदे हुए कंटेनर अथवा कंटेनर को खाली करने के लिए और कार्गो की सुपुर्दगी के लिए, जैसी भी स्थिति हो, एमबीपीटी सीएफएस में ले जाए गए कंटेनरों के मामले में, कंटेनरों के भीतर कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए एमबीपीटी सीएफएस पर कंटेनरों के प्रवेश की तारीख से निःशुल्क अवधि की गिनती की जाएगी।"
- (iii). अध्याय V (कंटेनर संबंधित प्रभार) में खण्ड 5 (ङ) - कंटेनर पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के अधीन मौजूदा टिप्पणी (7) में अंतिम वाक्य "कंटेनरों के भीतर कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार नहीं होगा" हटा दिया गया है।

10.2. उपर्युक्त प्रावधान भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से प्रभावी होंगे और दरमान में शामिल किए गए खण्ड 7 (क) से (ङ) छह महीनों अथवा अगले आदेशों, जो भी पहले हों, तक वैध रहेंगे।

10.3. एमबीपीटी को यह सलाह दी जाती है कि वह अपने सीएफएस में पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए पृथक कार्गो प्रबंधन प्रभारों की वसूली के लिए सुविश्लेषित प्रस्ताव इस मामले में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से तीन महीनों की अवधि के भीतर लेकर आए।

राजीव जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन 11/4/143/1]-असा.]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 5th July, 2011

**No. TAMP/17/2011-ICTPL.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of a reference received from the Indira Container Terminal Private Limited (ICTPL) regarding collection of wharfage and demurrage charges by Mumbai Port Trust (MbPT) on the containers handled at the Ballard Pier Station (BPS) container terminal as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

**Case No. TAMP/17/2011-ICTPL**

**M/s. Indira Container Terminal Private Limited**

....

**Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 29th day of June, 2011)

This case relates to a reference made by the Indira Container Terminal Private Limited (ICTPL) regarding collection of wharfage and demurrage charges by Mumbai Port Trust (MbPT) on the containers handled at the Ballard Pier Station (BPS) container terminal operated by ICTPL.

2. The ICTPL vide its letters dated 20 December 2010 and 23 December 2010 made the following main submissions:

**Letter dated 20 December 2010**

- (i). Wharfage and demurrage charges for cargo on containers handled at ICTPL are being wrongly collected by MbPT.
- (ii). MbPT is collecting demurrage charges on the cargo even for the period of stay at ICTPL yard which is not at all acceptable to ICTPL and the trade.
- (iii). The Scale of Rates (SoR) for ICTPL approved by the Authority does not have separate provisions for all such charges. However, MbPT continues to collect these charges wrongly putting ICTPL to serious business strains.
- (iv). ICTPL had represented many times to MbPT to stop collecting these charges. However, MbPT still continues to collect these charges for reasons not known.
- (v). Since these charges are not applicable, the customers are forced to mobilize additional funds to pay to MbPT so as to avoid stoppage of the container movement.

**Letter dated 23 December 2010**

- (i). (a). Wharfage charges are collected for the services of handling of containerized cargo carried out exclusively by ICTPL.  
(b). Demurrage is collected for containerized cargo stacked solely in ICTPL yard. No service is rendered by MbPT in these two cases to apply its tariff for ICTPL containers.
- (ii). MbPT and ICTPL operate on clearly distinct TAMP approved tariff. Therefore, ICTPL had been following up with MbPT since the commencement of commercial operations at BPS to stop the wrong practice with immediate effect.
- (iii). The situation is highly frustrating and unviable for customers to operate through ICTPL for the indecisive approach so far shown in the matter. All the effort and hard work put in by ICTPL in mobilizing interest in trade to invest in container movement through Mumbai is being quashed by port itself.

3. In this backdrop, the ICTPL has requested this Authority to intervene in the matter to clarify and advise MbPT to immediately stop collecting any charges including wharfage and demurrage on any containers handled at ICTPL now or in future and to refund such charges collected from various parties.

4.1. A copy each of the letters received from the ICTPL was forwarded to MbPT seeking its comments on the issues raised by ICTPL. The MbPT was also requested to explain the relevant provisions of the SoR of MbPT under which the MbPT recovers wharfage and demurrage charges on the containers handled by ICTPL.

4.2. In the meanwhile, the ICTPL informed this Authority that the wrong practice of MbPT recovering wharfage and demurrage charges continues and due to this wrong action, one container line has already stopped shipment at the ICTPL. A copy of ICTPL letter was also forwarded to MbPT reminding MbPT to furnish its reply to immediately. The response of MbPT was forwarded to ICTPL for its comments. The ICTPL has responded on the comments made by the MbPT. A copy of the comments of ICTPL was forwarded to MbPT to offer its comments on the issues raised by ICTPL.

4.3. The issues raised by ICTPL and subsequent comments of MbPT and ICTPL are summarized and given in the following table:

Sr. No.	Issues raised by ICTPL	Comments of MbPT on the issues raised by ICTPL	Comments of ICTPL on the comments of MbPT	Comments of MbPT on the comments of ICTPL
(i).	MbPT and ICTPL operate on distinct TAMP approved tariff. Wharfage charges are wrongly collected by MbPT for the services of handling containerized cargo carried out exclusively by ICTPL.	MbPT collects container related charges under Chapter - V and cargo related charges under Chapter - III of the SoR (SOR). As per Section 5(H) (1) & (5) MbPT is entitled to collect wharfage on containerized cargo.  Section 3.1(A) of Chapter - III (cargo related charges) lists out the rates of wharfage leviable on various cargo. Section 3.1. (B) of Chapter-III prescribes demurrage charges leviable in respect of all goods classified in the wharfage schedule in Section 3.1 (A) after expiry of free days.]	(a). The SOR approved by TAMP for MbPT is only applicable to the cargo / containers handled by MbPT in its berth / terminal. The operation at BPS is governed by separate SOR duly approved by TAMP and is applicable for the cargo / containers handled at ICTPL terminal. The cargo / container related charges pertaining to ICTPL terminal operation are not supposed to be collected by MbPT. (b). The infrastructure in the port as indicated by MbPT are part of the common usable areas in License Agreement (LA). MbPT cannot levy any charges for these facilities which are common and were there prior to signing of the LA with ICTPL also. (c). The gate passes issued by MbPT for ICTPL containers are only for their control purpose. ICTPL issues all relevant papers to the containers which are handled at ICTPL.	(a). In the tariff approved by TAMP for ICTPL, the wharfage and demurrage charges for the containerized cargo are not prescribed. However, they are prescribed under Section 5(H) (1), 5 (H)(4) and (5) of MbPT SoR.  MbPT provides facilities for destuffing, storage and delivery of the import cargo. It provides facilities for receipt, storage and stuffing of export cargo in containers at the port's CFS. Therefore, for such cargoes handled at port's CFS after their movement out of the terminal operated by ICTPL, the MbPT is empowered to recover charges under the provisions of SOR. (In addition, MbPT has repeated its earlier submissions like it provides gate pass, computers etc.)
(ii).	Demurrage is wrongly collected by MbPT for containerized cargo stacked solely in the ICTPL yard.	MbPT is entitled to collect demurrage charges under Section 3.1(A) and 3.1(B) on import containerized cargo.		
(iii).	No service is rendered by MbPT in these above two cases to apply its tariff for ICTPL	MbPT provides facilities for receipt and delivery of the containerized cargo by providing the logistic support which		

containers.		includes gate staff, computers, passage upto ICTPL premises, processing the documents and generating gate pass at the docks terminal/ CFS terminal and verification at the respective gates. Hence, wharfage and demurrage on containerized cargo are recovered for the services rendered.	(d). The SOR of MbPT duly approved by TAMP cannot be made applicable to ICTPL customers since MbPT and ICTPL are separate entities in the context of separate SORs approved for respective terminals. (e). The collections on account of wharfage and demurrage by misinterpreting the Clauses of the SOR of MbPT for the reasons of provision of facilities are beyond any stretch of imagination. The same is unethical and unreasonable on the part of MbPT. (f). Wrong interpretations and undue taxing of our customers are abnormally affecting the business of ICTPL directly and results in huge financial losses. The clarification furnished by MbPT is an afterthought development only to substantiate its action in this regard.	
-------------	--	--	---	--

4.4. The MbPT has stated that as per the LA entered into by MbPT with ICTPL, the tariff is regulated under the provisions of Article 10 of the said LA. The said Article 10 ~~does not~~ specify about levy of wharfage and demurrage on cargo contained inside the container that are handled by ICTPL at its terminal and moved through MbPT gates.

5.1. A joint hearing in the case in reference was held on 25 March 2011 at the Office of this Authority. The ICTPL and MbPT have made their submissions.

5.2. The main points of the written submissions made by the ICTPL at the joint hearing are summarized below:

**(A). LA provisions:**

- (i). As per Article 2 of the LA the operation and management of BPS is licensed to the ICTPL for a period of 5 years from 3 December 2007.
- (ii). As per Article 10.1, the ICTPL has the exclusive entitlement to levy and recover tariff from the concerned parties who use the project facilities and services as per SOR.
- (iii). Article 10.2 clarifies the above further wherein it is stated that for BPS vessel related charges shall only accrue to the MbPT, making it explicit that container

related (empty containers and full containers with cargo) charges to accrue to ICTPL.

- (iv). As per Article 11.2, ICTPL shares the revenue with MbPT for the revenue accrued through BPS operations and management.
- (v).
  - (a). Wharfage charges are collected for services at wharf (a landing place or pier where ships may tie up and load or unload).
  - (b). Demurrage charges (detention of container / cargo during loading or unloading beyond the scheduled time of departure) are collected for stay of a container at a certain premises. The project site for the BPS operations was taken over by ICTPL as per BPS project site and assets specified in appendix 3 –A (ii) of the LA against payment of license fee as per Appendix 28 of LA and the services are provided by ICTPL. ICTPL provides services at wharf and collects dwell time charges as per the SOR for the containers, during its stay at ICTPL premises.
- (vi). Different tariff items for various services are included in SOR. No specific mention of wharfage and demurrage charges are mentioned in Article 10 of LA, as they being part of the charges related to container / cargo handling. LA distinguishes only between container related and vessel charges and not individual tariff items. The rates and items are governed by the tariff approved by TAMP from time to time as mentioned at Article 10.4 / 10.5 of LA. It may also be noted that the tariff items approved by TAMP for various container terminals also includes items like shut-out charges, Via change charges, different slabs of dwell period etc. These type of charges may also form part of ICTPL tariff at later stage as per the operational and service requirements of the terminal prevailing then. Therefore, it is against the spirit of LA to mention that the collection of wharfage and demurrage is not mentioned in LA separately.
- (vii). LA does not entitle MbPT to collect any container / cargo related charges like wharfage, demurrage etc., on containers (with or without cargo) handled at BPS terminal or during its stay in ICTPL premises.
- (B). Scale of Rates:
  - (i). ICTPL and MbPT have separate SOR duly approved by TAMP, independently applicable for respective terminals.
  - (ii). ICTPL tariff is based on box rate and the box rate includes all services of handling of containers at wharf, yard and its storage in ICTPL premises. During the handling of containers or storage of containers / cargo at ICTPL premises, the rates prescribed in the SOR of ICTPL only are applicable. As the tariff of ICTPL is a consolidated tariff and all concept of wharfage, demurrage etc., are all included in the box rate. ICTPL's box rate tariff structure is also in line with tariff of container terminals in other major ports.
  - (iii). MbPT tariff is approved by TAMP for services provided by MbPT at its premises only and not applicable to ICTPL containers / cargo, which is operating on a separate SOR approved by TAMP.
  - (iv). Therefore, the SORs approved by TAMP does not entitle MbPT to collect charges like wharfage, demurrage etc., for containers (with or without cargo) handled at BPS terminal or during its stay in ICTPL premises.

**(C). Infrastructure facilities:**

- (i). Appendix 3 A (II) of the LA states that

"the existing roads will be common to both licensee and licensor".

Article 8.12 (iv) of LA (general obligations of Licensor) states that the licensor

"provide and maintain all general port infrastructure, other than those covered the license required for the project".

From the stated obligations of the Licensor (MbPT), it can be seen that free access and upkeeping of the infrastructure for ICTPL containers / cargo are part of the obligation of the licensor and does not entitle them to levy any charges now or later on this account.

- (ii). ICTPL issues all relevant documentation required for handling of containers / cargo in ICTPL premises and that done by MbPT at their gate are for their control purposes only.

**(D). Other factors:**

- (i). Tariff at ICTPL is comparatively less by a range of 28 to 60% as compared to the container terminals handled by JNPT, NSICT and GTPL. However, with wrong collection of wharfage and demurrage by MbPT, ICTPL becomes the costliest terminal to the users. With comparatively much less infrastructure in Mumbai, the cost at ICTPL/ MbPT is extremely high.
- (ii). After taking over the operations and management of BPS from MbPT in June 2008, ICTPL achieved improvement in productivity of cranes, availability of crane, improvement in stacking yard, etc. Even with the improved productivity and services at ICTPL, the users are finding it not viable to operate through ICTPL because of the extra cost.
- (iii). Some of the effects of wrong collection of wharfage / demurrage by MbPT are as given below:
- (a). Coastal service newly started between Porbander and ICTPL has been stopped.
  - (b). One new service shifted to Nhava-Sheva.
  - (c). Even though the freight charges of barges has come down to about half after taking over of operations at BPS by ICTPL major lines have stopped bringing containers from Nhava-Sheva by barges. Instead, they bring the containers by road from Nhava-Sheva to MbPT CFS as no wharfage is applicable for such containers moved by road.

5.3. The ICTPL has further stated that it is estimated to handle only 51,000 TEUs for the year as against 1,50,000 TEUs stated in the LA as minimum guaranteed throughput and about 120,000 TEUs projected in its proposal to TAMP for approval of tariff. ICTPL is much below the traffic projections and is incurring serious losses. Though ICTPL requested for an increase of 25% in its tariff in the proposal submitted to TAMP, tariff was reduced by 10% by TAMP with the aim to provide competitive service at competitive rates. On the contrary the customers of ICTPL spent more than what is payable as per ICTPL tariff because of the wrong collection of wharfage and demurrage by MbPT on the customers of ICTPL.

Even though MbPT agreed to stop collecting wharfage and demurrage charges for ICTPL containers in response to request made by ICTPL from March 2009 onwards, the MbPT continues the practice till date.



6.1. At the joint hearing held on 25 March 2011, the MbPT agreed to provide its considered view on the "Cut-off Date" from which the storage period will commence for levy of demurrage on the cargo inside the containers arrived at the terminal of ICTPL but subsequently shifted to MbPT CFS. MbPT also agreed to clarify on the issue of wharfage levied by the port on the cargo containers landed at ICTPL. At the joint hearing, ICTPL requested to hear the case again.

6.2. As agreed at the joint hearing, the MbPT furnished on 4 May 2011 a copy of the Resolution passed by the Board of Trustees of the MbPT in its meeting held on 26 April 2011 on this subject. The Board of Trustees of MbPT have resolved to continue the recovery of cargo related charges on cargo inside containers handled by ICTPL at BPS.

6.3. It appears that the MbPT has endorsed a copy of its letter dated 4 May 2011 to the ICTPL. The ICTPL vide its note submitted on 5 May 2011 has furnished its comments on the main submissions made by the MbPT. A comparative position of the main submissions made by the MbPT and the comments of the ICTPL thereon is given below:

Sl. No.	Submissions of MbPT	Comments of ICTPL								
(1)	<p>Some containers landed at other Indian Ports, particularly at JNPT are moved to Mumbai Port by Road for destuffing and delivery of cargo to the consignees. Such containers are received at respective nominated site at CFSs and delivery is permitted to consignees, either for factory destuffing or by destuffing at CFSs. There is a specific provision in the SoR under Sec.5 (E), Note 7 for such containers and containerized cargo and the charges are recovered accordingly.</p> <p>The free days for levy of License Fee on containers and demurrage charges on containerized cargo are allowed as per T.R. No.4 of 8.6.2010.</p>	ICTPL has not furnished any comments.								
(2)	<p>Though ICTPL and MbPT are two separate entities, cargo of ICTPL containers is being routed through MbPT and MbPT is rendering all cargo related services for the same. The containers handled by ICTPL at BPS berth are treated at par with containers handled by MbPT in MbPT areas. As such, the concessional free days for levy of demurrage on containerized import cargo and licence (storage) fees on containers are being allowed to the ICTPL containers as applicable to MbPT under T.R. No.73 dated 28.10.2010.</p>	ICTPL has not furnished any comments.								
(3)	<p>Therefore, demurrage on containerised cargo of ICTPL containers is being charged by MbPT from the date of landing of the container from the vessel in ICTPL premises till the date of delivery from CFS. However, concessional free days as per T.R. No.73 dated 28.10.2010 is allowed while recovering demurrage.</p>	ICTPL has not furnished any comments.								
(4)	<p>The containers handled by ICTPL are given more benefit compared to containers received from JNPT by road. A comparative position of free days applicable in respect of JNPT and ICTPL containers are given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>ICTPL containers</th> <th>JNPT containers</th> </tr> <tr> <th>Free days</th> <th>Free days</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T.R. No.73 of 28.10.2010</td> <td>T.R. No.4 of 08.06.2010</td> </tr> <tr> <td>(i) Containerised Cargo: 10 calendar days following the date of vessel</td> <td>(a) In case Container</td> </tr> </tbody> </table>	ICTPL containers	JNPT containers	Free days	Free days	T.R. No.73 of 28.10.2010	T.R. No.4 of 08.06.2010	(i) Containerised Cargo: 10 calendar days following the date of vessel	(a) In case Container	ICTPL has not furnished any comments.
ICTPL containers	JNPT containers									
Free days	Free days									
T.R. No.73 of 28.10.2010	T.R. No.4 of 08.06.2010									
(i) Containerised Cargo: 10 calendar days following the date of vessel	(a) In case Container									

	<p>completing discharge operations</p> <p>(ii) Loaded Import containers: 3 days from the date of completion of vessels' import operations.</p> <p>(iii) Loaded Export containers: 15 days from the date of stuffing of containers at Port's CFSs or from the date of bringing in fully loaded containers in Port premises.</p> <p>(iv) Empty Containers: 5 days from the date of completion of vessel import operations or from the date of receipt of export containers.</p> <p>(v) ICD Containers: 15 days from the date of completion of vessel's import operation or from the date of completion of vessel's import operation or from the date of receipt of export containers.</p> <p>(vi) Transshipment – Loaded / Empty containers and Export containers brought under Shipping Bills by sea from other ports for shipment: 15 days from the date of completion of vessels import operations.</p>	<p>destuffed in Port CFSs:</p> <p>(i) 3 free days for containers.</p> <p>(ii) 5 free days on containerised cargo.</p> <p>(b) In case container removed out of Port without destuffing:</p> <p>(i) No free days on containers.</p> <p>(ii) 3 free days on containerised cargo.</p>	
(5)	Wharfage is being charged by MbPT on cargo inside containers handled by ICTPL.	ICTPL has not furnished any comments.	
(6)	As per LA dated 3.12.2007, the container berth at BPS and TT yard have been licensed to ICTPL. In term of Article No.10, condition 10.1, the Licensee (ICTPL) had to frame their own SoR (SOR), to be charged for container operations at BPS. In the TAMP approved the SoR for operations at BPS by ICTPL, initially approved in November 2008 and revised in December 2009, wharfage and demurrage on containerised cargo is not prescribed, whereas the same has been prescribed in case of Port's SoR under Section 5 (H) and made applicable as per Section 3.1 (A) and (B).	<p>ICTPL commenced operations taking related tariff part of MbPT's then existing SoR with TAMP's approval. Therefore, the same remains as SoR of ICTPL as a start up.</p> <p>ICTPL SoR is as per Box Rate and all elements like wharfage, stevedoring, etc. for services provided at wharf are part of the box rate.</p> <p>SoR of MbPT is applicable for services provided by MbPT and not for that provided by ICTPL or for that matter, provided by JNPT. There exist TAMP approved distinct tariff for individual entities.</p>	
(7)	Initially ICTPL had proposed to recover cargo related charges on containerised cargo by their proposal dated 14.5.2008 to the TAMP. However, after discussion and correspondence between TAMP and ICTPL on this issue, ICTPL had withdrawn the clause for recovery of cargo related charges in its revised proposal. TAMP was not in favour of recovery of cargo related charges by ICTPL since they were not rendering any cargo related services.	<p>This is misleading and ill informed statement. The correspondences between TAMP, ICTPL &amp; MbPT clearly state that as ICTPL being container terminal, it will have box rate concept, merging all elements like wharfage, demurrage, stevedoring, etc. in the box rate like any other private container terminals.</p> <p>ICTPL tariff also do have cargo related items to meet exigencies like inspection in yard by Customs, DRI, Owners, etc.</p>	

(8)	<p>As per article 8.1 of LA, ICTPL is entitled to provide cargo related services to the port users on recovery of charges for such services. However, ICTPL is providing only container related services to the port users at BPS berth and even their SOR provides rates only for container related services. Cargo related services, such as Custom's examination, stuffing / destuffing of cargo in / from containers, storage of cargo, recovery of octroi charges, verification of Delivery Order / Bill of Entries before delivery, accounting for containerised cargo to Customs under Section 45 (2) of the Customs Act, 1962, as a custodian etc. are being complied by MbPT even for containerised cargo of containers handled by ICTPL.</p>	<p>ICTPL collects charges as per approved tariff for services rendered by ICTPL only, whether it pertains to consideration as a box or for cargo on exceptional cases as stated at Sl. No.7:</p> <p>The services mentioned pertains to CFS, and MbPT may apply tariff as approved by TAMP for the purpose.</p> <p>(In this regard, ICTPL has quoted the statement made by the MbPT that specific provision is made in the SOR under Section 5 (E) Note 7 for billing of such containers and containerised cargo. Note 7 of Section 5 (E) of Chapter V of SOR of MbPT is reproduced against point made by MbPT at Sl. No.1 above.)</p>
(9)	<p>Article 10.2 of LA provides clarification for recovery of Berth Hire Charges. In case of BPS, the vessel related charges including Berth hire charges shall accrue to MbPT. For OCT project, excepting the Berth Hire charges all other vessel related charges shall accrue to the MbPT. The ICTPL shall have the right to collect berth hire charges at OCT.</p> <p>However, Article 10 of LA is silent on cargo related charges and no specific clarification is provided in the License Agreement. Since all cargo related services for containerised cargoes are rendered by the port, the charges for the same are recovered from the consignees / shippers by the Port, failing which these services would be treated as 'free'. To avoid such situation it may be appreciated that the port is entitled for charges for cargo related services.</p>	<p>LA doesn't state tariff items separately like cargo charges, so as other tariff items like shutout, via change, shifting charges etc in other terminals. Individual tariff items are guided by SoR approved by TAMP.</p> <p>For the services at Wharf and in ICTPL yard during their stay in its premises, the box rate tariff of ICTPL includes all elements like wharfage, demurrage etc. MbPT collecting them for ICTPL containers during the period in ICTPL premises is against the SoR of MbPT approved by TAMP and illegal.</p>
(10)	<p>Further, Article 12.1, 12.2 and 12.3 of the LA state that the ownership of Licensor's assets handed over to the Licensee at all times shall remain with Licensor, i.e. MbPT.</p> <p>Article 10.2 read with Article 12 of the LA can be interpreted that since infrastructure of BPS berth is created by MbPT, though licensed to ICTPL and since its ownership, even during licence period is with MbPT, Berth Hire Charges for container vessels berthed at BPS berth</p>	<p>MbPT remains the owner for the facilities created by ICTPL at BPS and OCT.</p> <p>As per the various clauses in the tender document for OCT project, the bidders offered the revenue share to MbPT.</p>

	and handled by ICTPL are being accrued to MbPT which shall not accrue to MbPT in case of OCT project as OCT infrastructure shall be created by ICTPL and ownership of OCT berth during license period shall be with ICTPL.	Mis-interpretation of facts. Request to honour LA.
(11)	As the infrastructure of BPS berth and T.T. yard is created by MbPT, containers handled by ICTPL at BPS berth cannot be treated at par with containers handled at JNPT and similar to berth hire charges, cargo related charges are being accrued to MbPT.	Refer to provisions of License agreement and SoR approved by TAMP. As per Appendix- 3A and Article 8.12 of License agreement, providing infrastructure and maintaining facilities are obligations of MbPT. ICTPL pays all applicable fees like rent for the place and revenue share offered is to meet obligations on the part of MbPT.
(12)	For BPS project, it is specified in Article 10.2 of LA that vessel related charges including berth hire charges are due to MbPT as services are being provided by MbPT. As container related services are being provided by the ICTPL, charges are being recovered by them. On the similar lines, in case of cargo related charges (wharfage and demurrage on containerised cargo), services are being provided by MbPT and ownership of the BPS wharf/TT yard even during license period is with MbPT. In view of Article 10.2, it may be appreciated that such charges should accrue to MbPT for such services provided by the MbPT in case of BPS project.  In view of the foregoing, cargo related charges on cargo inside containers handled by ICTPL are due to MbPT and are being correctly recovered.	Services at wharf for ICTPL containers are provided only by ICTPL at its wharf licensed by MbPT to ICTPL against payment of License Fees. So MbPT is not entitled to collect wharfage. During the period of stay at yard, dwell time charges are applied by ICTPL as per SoR of ICTPL. The yard is licensed to ICT and ICT pays applicable License Fee as specified in the LA. The rationale of the statement made by MbPT on ownership of BPS wharf and TT yard with MbPT is not understood.
(13)	The details of number of TEUs and containers handled by ICTPL from June 2008 and wharfage and demurrage charges earned by MbPT on containerised cargo inside the containers handled by ICTPL are given below:	ICTPL has a separate tariff approved by TAMP as per the tariff formulae followed for all major ports including private terminals operating therein. ICTPL's average revenue per TEU including all revenue from handling and dwell time services is approximately Rs.1,425/-  The wharfage and demurrage collected by MbPT on ICTPL containers works out to Rs.5,261/ per TEU. The amount collected by MbPT is approx 3.5 times more than what is earned by ICTPL, even after actually providing the services. Total cost for handling containers at ICTPL works out to Rs.6,686/- per TEU compared to average revenue

Sl. No.	Particulars	2008-09 (from Sep'08)	2009-10	2010-11
1.	No. of TEUs	18110	34071	41032
2.	No. of containers	13967	23870	29320
3.	Income earned by MbPT	(₹ in crores)		
(i)	Wharfage – Import	4.71	12.90	11.09
(ii)	Wharfage – Export	0.51	0.36	0.21
(iii)	Demurrage – Import	4.94	6.64	7.28
(iv)	Demurrage – Export	0.27	0.04	0.01
	Total (i) to (iv)	10.43	19.94	18.59

		of say about Rs.3,000/ TEU even in a much advanced terminal like GTIPL/ NSICT at JNPT.
(14)	The ICTPL is not rendering any cargo related services like destuffing of containers, storage of cargo, facilitate custom's examination, delivery, etc. to importers, the MbPT is performing them. Though the ICTPL is entitled to render cargo related services and give delivery to importers directly, without involving MbPT, they have taken a conscious decision not to do so.	<p>This pertains to CFS activity provided by MbPT and not about the services that is provided by ICT at wharf or in yard.</p> <p>The subject of direct delivery, CFS services, cargo related charges, terminal services are all mixed up.</p>
(15)	The MbPT is recovering cargo related services only from the importers who come forward to take delivery from the MbPT's premises and hence ICTPL has no locus standi to raise the issue with the TAMP or any other Authority. ICTPL is mostly handling JNPT containers brought by barges and MbPT was recovering cargo-related charges on such containers, even when such containers were being handled by the MbPT earlier at Victoria Dock.	<p>MbPT collecting charges on services provided by ICTPL is wrong and illegal whether collected from shipping lines or agents or importer or exporter or transporter. Importers may be paying the amount unknowingly or because of no other option presently available with them. But the same does not justify wrong collection of charges.</p> <p>The direct impact of this wrong collection of charges are:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- the cost of charges to handle through ICTPL is working out to '6,686/ per TEU compared to much lesser charges at any of the modern terminal anywhere in India.</li> <li>- The throughput of ICT is affected, resulting in revenue loss and also payment of penalty to MbPT for not achieving MGT.</li> <li>- These actions are affecting the credibility and trust of ICT and also the negative impact it will have through the License Period.</li> </ul>
(16)	The BPS was licensed to ICTPL almost 3 years back and no cargo interest had objected to the recovery by MbPT of wharfage and demurrage on cargo inside containers handled at BPS.	<p>Wharfage charges for ICTPL containers are already included in ICTPL's box rate. As MbPT is not offering services at wharf for ICTPL containers, collection of these charges are illegal.</p> <p>It is not correct that no cargo interest have objected. Even ICTPL had forwarded one of</p>

		the objections received from one of the parties to MbPT and to TAMP. Nevertheless, criteria for collecting charges should be the services provided and tariff as approved by TAMP.
(17)	More benefits are being containers handled at BPS berth by ICTPL when compared to containers received from JNPT by road. Like berth hire charges on all vessels handled at BPS, including container vessels handled by ICTPL, the MbPT is entitled to recover wharfage and other cargo related charges on all goods handled thereat including cargo inside containers handled by ICTPL.	<p>No benefits are extended for ICTPL containers.</p> <p>Instead, an amount of `5,261/ per TEU is additionally collected on ICT containers on account of elements which are already included in ICTPL tariff and for services not rendered by MbPT against the distinct tariff approved by TAMP for MbPT and ICTPL.</p> <p>The statement is highly misleading and against facts.</p>

6.4. The additional submissions made by ICTPL in its note submitted on 5 May 2011 are summarised below:

- (i) The cost of container handled by customers through ICTPL works out to even more than double that paid by them at JNPT terminals. This is due to the wrong collection of wharfage and demurrage charges by MbPT. In addition, the vessel related charges at MbPT are more than twice that applicable at JNPT even though MbPT infrastructure is quite old with comparatively much less present investment and infrastructure than JNPT. The charges as mentioned above are making it highly unviable for customers to operate through ICTPL. The ICTPL is being wrongly pushed to that extent which ultimately could be detrimental to the OCT project of MbPT itself.
- (ii) ICTPL handled about 51,000 TEUs in the last one year against Minimum Guaranteed Throughput of 1,50,000 TEUs projected in the LA. Even the figures are much less than that projected in ICTPL's tariff proposal. In view of wrong practices by MbPT, ICTPL is not only losing on its revenue but also its claim of penalty for the shortfall by MbPT.
- (iii) The volume which is expected to be handled at BPS, more importantly for OCT, is much higher than that is presently available in Mumbai. It requires a very positive approach from port authority to attract containerised cargo to MbPT. For this, MbPT should be supportive instead of taking every action against the efforts of its Licensee in making the OCT project of MbPT a success.

6.5. The ICTPL has requested this Authority for necessary orders advising MbPT to stop billing wharfage, demurrage, etc. for ICTPL containers handled at ICTPL premises with immediate effect and also to refund all such charges collected by MbPT to the respective customers with applicable interest on the amount.

7.1 A second joint hearing in this case was again held on 5 May 2011 at the request of ICTPL. The MbPT and the ICTPL made their submissions at the joint hearing.

7.2 The MbPT was advised at the joint hearing to furnish a flow chart showing the various activities involved and services rendered by MbPT alongwith the charges levied therefor in the import and export cycles of the containers handled at the terminal operated by the ICTPL. The MbPT was also advised to furnish the details of cargo related charges levied at its CFS and a

detailed note on wharfage and demurrage levied by the port on the containers landed at JNPT and moved to MbPT CFS.

7.3 As agreed at the joint hearing, the MbPT vide its letter dated 9 May 2011 furnished common flow chart for import and export operations carried out by ICTPL and MbPT. The sequence of activities and the tariff levied as furnished by MbPT in each of the flow charts are listed below:

(i) **Containers destuffed at CFS in import cycle**

- a. Submission of advance list by Agent and data entry in system.
- b. Discharging of import containers from vessels.  
(Composite box rate under Section 5 (A) & 5 (B) of SoR)
- c. Recording tally of import containers discharged and data entry in the system.
- d. Stacking container in the yard.
- e. Movement of container from Docks to nominated CFS point for destuffing.
  - i. Preparation of computerised gate pass for despatching of container from Docks to CFS.
  - ii. Passing out of container through Docks.
  - iii. Confirming in the system, the passing out of container from Docks through gate.
  - iv. Passing in of container received from Docks to CFS in gate.
- f. Offloading of import container by the transporter of respective agents in the nominated CFS yard.
- g. Destuffing and taking tally of containers and storage of destuffed cargo inside the shed.  
(Destuffing charges under Section 5 (G) of SoR. However, destuffing charges being recovered as per T.R. No.110 of 25.02.11 @ Rs.2,800/- per TEU. Licence (storage) fees on the stay of container excluding free days as per Section 5 (E) of SoR).
- h. Forwarding / passing of import related documents.
- i. Examination of cargo by customs.
- j. Verification of documents and preparation of gate pass.
- k. Delivery of cargo.  
(Charges of container cargo as per Section 5 (H) and rate as applicable under Section 3.1 (A) & 3.1 (B) of SoR for wharfage and demurrage respectively).
- l. Removal of empty destuffed container from the yard.  
(Licence (storage) fees as per T.R.No.30 dated 27.07.10).

(ii) **Loaded containers delivered for factory destuffing in import cycle**

- a. Submission of advance list by Agent and data entry in system.
- b. Discharging of import containers from vessels.  
(Composite box rate under Section 5 (A) & 5 (B) of SoR. This is received by ICTPL and not by MbPT)
- c. Recording tally of import containers discharged and data entry in the system.
- d. Stacking container in the yard.
- e. Movement of container from Docks to nominated CFS point.
  - i. Preparation of computerised gate pass for despatching of container from Docks to CFS.
  - ii. Passing out of container through Docks gate.
  - iii. Confirming in the system, the passing out of container from Docks gate.
  - iv. Passing in of container received from Docks to CFS in gate.
- f. Offloading and stacking of import container by the transporter of respective agents in the nominated CFS yard.
- g. Storage of loaded container in the nominated site of the CFS yard.  
(Licence (storage) fees on the stay of container excluding free days as per Section 5 (E) of SoR).

- h. Forwarding / passing of import related documents.
- i. Examination of containerised cargo by customs.
- j. Verification of documents and preparation of gate pass.
- k. Delivery of loaded container from CFS to the importer's premises for factory destuffing.  
(Charges of container cargo as per Section 5 (H) and rate as applicable under Section 3.1 (A) & 3.1 (B) of SoR for wharfage and demurrage respectively).

**(iii) Containers stuffed at CFS in export cycle**

- a. Carting Order of export cargo by the Shipping Agent.
- b. Receipt of export cargo at the gate and pass in of the export cargo inside the CFS on verification of export documents by the gate staff.
- c. Offloading and storage of export cargo in the shed by the shed staff.
- d. Customs examination of export cargo.
- e. Receiving and storage of empty container at the gate and CFS yard.
- f. Stuffing and tallying of export cargo in the container.  
(Container related charges: Stuffing charges under Section 5 (G) of SoR. However, stuffing charges being recovered as per T.R. No.110 of 25.02.2011 @ Rs.2,600/- per TEU. Cargo related wharfage and demurrage charges as per Section 3.1 (A) and 3.1 (B) of SoR).
- g. Generation of gate pass and movement of loaded container to Docks.
- h. Receipt of export cargo stuffed container at Dock in gate.
- i. Storage of export container at pre-stack point in the Docks.
- j. Shipment of export container and recording tally.  
(Licence (storage) fees excluding free days under Section 5 (E) of SoR. Composite box rate under Section 5 (A) and 5 (B) of SoR).

**(iv) Factory stuffed containers received at CFS in export cycle**

- a. Receipt of factory stuffed container at CFS in gate on verification of relevant export documents.  
(Wharfage on cargo inside the factory stuffed export container as per Section 5 (H) (5) of SoR).
- b. Offloading and storage of container at the nominated point in the yard.
- c. Payment of port charges on shipping bill.
- d. Generation of gate pass and movement of loaded container to Docks.
- e. Receipt of factory stuffed container at Dock in gate.
- f. Storage of export container at pre-stack point in the Docks.
- g. Shipment of export container and recording tally.  
(Licence (storage) fees under Section 5 (E) of SoR. Composite box rate under Section 5 (A) and 5 (B) of SoR. This is received by ICTPL and not by MbPT).

**(V). Import containers received from JNPT by road**

- a. Submission of advance list / TP document by Agent and data entry in system.
- b. Receipt of JNPT container by road at CFS in gate on verification of relevant documents.  
(Composite box rate under Section 5 (A) and 5 (B) of SoR. This is received by ICTPL and not by MbPT).
- c. Offloading of import container by the transporter of respective agents in the nominated CFS yard.
- d. Destuffing and taking tally of containers and storage of destuffed cargo inside the shed.  
(Destuffing charges under Chapter V of Section 5 (G) of SoR. However, destuffing charges being recovered as per T.R. No.110 of 25.02.11 @ Rs.2,800/- per TEU. Licence (storage) fees on the stay of container excluding



free days as per Section 5 (E) of SoR and ground rent charges as per T.R. No.4 of 8.6.2010).

- e. Forwarding / passing of import related documents.
- f. Examination of cargo by customs.
- g. Verification of documents and preparation of gate pass.
- h. Delivery of cargo.  
(Demurrage charges of container cargo as per Section 5 (H) and rate as applicable under Section 3.1 (B) of SoR).
- i. Removal of empty destuffed container from the yard.  
(Licence (storage) fees as per T.R. No.30 dated 27.7.2010).

7.4. The MbPT has submitted that the cargo related charges for the containerised cargo handled at MbPT CFS are being recovered as prescribed under Section 5 (H) and rates as applicable under Sections 3.1 (A) and 3.1 (B) of SoR for wharfage and demurrage respectively. It has also reproduced the relevant clauses which have already been furnished by MbPT and brought in the earlier part of this note. The MbPT has further stated that for the containers landed at JNPT and moved to MbPT by road for destuffing/delivery of cargo to the consignee, charges are recovered under the provision in SoR under Section 5 (E), Note (7), which was also referred by MbPT already and brought out in the earlier part of this note.

7.5. As per the existing SoR of MbPT, the wharfage and demurrage charges are leviable on all the traffic dealt within the relevant areas specified in Appendix 'G' to the MbPT Dock Bye-laws. At our request, the MbPT has furnished a copy of Appendix 'G' to the MbPT Dock Bye-laws.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available in records at the office of this Authority. Extract of the submissions made by the concerned parties will be sent separately to them. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) This case was initiated based on a reference of ICTPL about the recovery of wharfage and demurrage charges by the MbPT on the cargo inside the containers handled by ICTPL at BPS berth and moved out through MbPT gate. As a matter of abundant caution, it is stated that by way of a direction and subsequent clarification issued by the Ministry of Shipping vide its letters No.PR-14019/36/2001-PG dated 9 September 2002 and dated 26 March 2003 respectively, this Authority is refrained from entertaining representations made by individual parties, except in the matter of entertaining requests for interpretation / clarification in respect of Orders passed by this Authority relating to Scale of Rates (SoR). Though this Authority is not the appropriate forum for interpreting a License Agreement and settling the disputes between a Landlord Port and a BOT operator, the issues raised before this Authority by the ICTPL mainly relate to the SoR approved by this Authority for MbPT and ICTPL. Accordingly, the issues raised by the ICTPL in reference are not hit by the direction dated 9 September 2002 issued by the Ministry. It is clarified that the matter is taken up by this Authority only for the purpose of issuing clarifications, as is necessary, on the SoR of MbPT. The arguments and counter arguments made by the ICTPL and MbPT with reference to the provisions contained in the LA entered between them are not gone into since it is not for this Authority to interpret the provisions of the LA.
- (ii) (a). The ICTPL is a private terminal which is presently operating the container terminal at the BPS berth at Mumbai Port from 23 June 2008, in terms of the Licence Agreement entered by it with MbPT in December 2007. The ICTPL and MbPT operate their respective facilities on distinct Scale of Rates approved by this Authority for them.

- (b). The ICTPL is operating the Terminal applying the SoR approved by this Authority vide its Order dated 30 December 2009. The handling rate prescribed in the SoR of ICTPL is a composite charge, which includes wharfage, on-board stevedoring charges and charges for shore handling operations. Wharfage on containerised cargo is not prescribed separately in the SoR of ICTPL.

The SoR of ICTPL also provides for levy of storage charges on containers, whether empty or loaded and it does not prescribe storage charges on containerised cargo separately.

- (c). The MbPT is operating its facilities applying the SoR approved by this Authority vide its Order dated 28 September 2006. The SoR approved for MbPT in September 2006 prescribes at Section 5 (A) & (B) composite charges for containers and storage fees on containers are prescribed at Section 5 (E). As per Note (iii) to Section 5 (A) & 5 (B), the composite charges do not include wharfage. The wharfage charges are separately leviable on the containerised cargo as per Section 5 (H) (1), (4) and (5) of the SoR. The demurrage charges on containerised cargo is also separately leviable as per Section 5 (H) (1) and (4) of the SoR.
- (d). Looking to the above said provisions contained in the respective Scale of Rates of ICTPL and MbPT, while the SoR of MbPT prescribes levy of wharfage and demurrage on the containerised cargo handled by them separately apart from the composite box rate for containers, the SoR of ICTPL does not prescribe for separate levy of wharfage and demurrage on the containerised cargo.
- (e). As per the position reported by both ICTPL and MbPT, the ICTPL is levying the composite box rate on the containers handled by it at BPS as per the provisions of its Scale of Rates and MbPT is levying the wharfage and demurrage charges on the cargo inside the containers handled by ICTPL and brought to MbPT CFS for destuffing / delivery, as per the provisions contained in the port's SoR. It is evident from the above position that MbPT is not levying any charges prescribed in the SoR of ICTPL. The charges levied by the port are as per its SoR. That being so, the ICTPL and MbPT are not levying the same charges and the question of double levy of charges on the containers / containerised cargo handled by the ICTPL for the same services / facilities provided does not arise.

It is noteworthy that MbPT has stated that even before the advent of ICTPL, the MbPT was levying composite box rate on containers as well as wharfage and demurrage on containerised cargo separately. The same position continues even after the ICTPL came into picture with the ICTPL levying composite box rate on containers and the MbPT levying charges on the containerised cargo.

- (iii). (a). Section 5 (H) (1) of the SoR of MbPT provides for levy of wharfage and demurrage charges as per the relevant Sections on the import containerised cargo which come to the MbPT CFS for destuffing and delivery. In respect of export cargo for shipment in containers which enter MbPT CFS for stuffing, wharfage and demurrage charges are leviable as per Section 5 (H) (4) of the SoR of MbPT. Wharfage on export cargo received by the port as loaded container also is leviable as per Section 5 (H) (5) of SoR of MbPT.
- (b). The flowchart of activities furnished by the MbPT for the import and export operations are seen to be common for the containers handled by both ICTPL and MbPT. Since the case in reference is confined to the containers handled by the ICTPL, the flowcharts furnished by the MbPT

are taken as the flow charts for the containers handled by ICTPL at BPS and brought to the MbPT CFS for destuffing and delivery in the import cycle and vice versa in the export cycle.

It is evident from the flowcharts that the containers handled at the BPS enter the MbPT CFS both in import cycle and export cycle and MbPT renders some services to such containers / containerised cargo at its premises.

- (c). Considering that the containers handled at BPS by ICTPL enter MbPT CFS and keeping in view the provisions prescribed in the existing SoR of MbPT brought out earlier, levy of wharfage and demurrage charges by MbPT on the cargo inside the ICTPL containers which enter the MbPT CFS, either for delivery as loaded container or for destuffing and delivery of cargo in the import cycle and vice versa in the export cycle, is seen to be as per the prescriptions available in the SoR of MbPT. No violation of provisions prescribed in the existing SoR on the part of MbPT is noticed in this regard.
- (iv). The estimated income on account of wharfage and demurrage charges on containerised cargo was captured in the financial / cost position considered while fixing the SoR of MbPT in September 2006 and accordingly the cargo related charges were fixed. The levy of wharfage and demurrage charges on the containerised cargo made by MbPT is thus as per the rates fixed by this Authority in September 2006. That being so, no case emerges to require MbPT to refund the wharfage and demurrage charges collected on cargo inside the containers passing through its CFS yards. The request of the ICTPL for refund of the charges collected by the MbPT, cannot, therefore, be considered.
- (v). It has to be recognised that the finding of no violation of the SoR of MbPT is relevant only in the context of establishing the legitimacy of collection made by the port so far and not an endorsement that the existing arrangement being logical should continue unaltered in future.

Before the licence was granted to ICTPL to operate BPS, MbPT itself was handling containers either at BPS or at any of other berths and providing a range of services / facilities from ship-shore transfer of containers till point of delivery / receipts at the nominated CFS yards. Since the whole range of services / facilities were provided by the port, no separate charge for services rendered at CFSs and receipt / delivery was prescribed as the wharfage levied on containerised cargo was taken to include the said services / facilities also. The existing SoR of MbPT which was approved in September 2006, before the advent of ICTPL, reflects this position as no separate charge for CFS / delivery or receipt services is prescribed. The only charge provided was for supply of labour for stuffing / destuffing.

In the changed operational scenario, MbPT's role is confined to providing services at its yard to the containers handled at ICTPL or even JNPT. This calls for prescription of separate charge for cargo management at CFS. Such a charge need not differ with reference to types of cargo as is the case with wharfage. At any rate, there may not be any justification in allowing wharfage on containerised cargo to be levied for the services mainly rendered at CFS yards.

The MbPT is advised to file a separate proposal within 3 months with justification for introduction of cargo management charges for the services provided by it to the containerised cargo.

- (vi). While continuance of the existing arrangement of levying wharfage on containerised cargo does not appear to be logical, it cannot be ordered to be discontinued forthwith as it may amount to require the MbPT to provide free services / facilities to such cargo. When a separate cargo management charge is

approved, as explained in the preceding paragraph, the wharfage on containerised cargo should fully be discontinued. In the interregnum, it is necessary to introduce some adhoc arrangement.

- (vii). It is relevant to mention here that the Cochin Port Trust (CoPT) also licensed its Container Terminal to India Gateway Terminal Pvt. Ltd. (IGTPL) but retained the CFS with it. Some of the containers from the terminal moved to the CFS of CoPT but the port SoR did not have any separate charge for CFS and wharfage was the only other approved rate. In that case, this Authority advised CoPT in the year 2006 to formulate a separate proposal to introduce cargo management charges at CFS which eventually could be approved only in the year 2010 for various reasons. Till such separate rate was approved, this Authority introduced adhoc arrangement of levying 90% of wharfage on LCL cargo as 'LCL cargo management charges'.
- (viii). As MbPT does not provide any services at wharf to the containers which are handled at berths operated by others, levy of full wharfage may not be justified. Cargo management charge for CFS and delivery / receipt related services are prescribed as an interim measure as equivalent to a fraction of wharfage charges, as was done, in the CoPT case earlier. This will purely be an adhoc arrangement and the validity of the interim tariff approved will be only for six months from the date of its introduction. Within this period, MbPT should ensure introduction of cargo management charges, not linked to wharfage.
- (ix). For the import containers received at its CFS for destuffing and delivery of cargo in the break bulk form, the MbPT renders only CFS related services and does not provide shore handling services. For the containers received for destuffing and delivery in import cycle and cargo received at its CFS for stuffing in the container and shipment in export cycle, as seen in the activity flowcharts furnished by the port, and in the absence of cost details, 'Cargo management charges' equivalent to 90% of existing wharfage rates notified at Section 3.1 (A) of Chapter III of the SoR of MbPT is prescribed on adhoc basis both for import and export cycle.
- (x). For import containers received at MbPT CFS for delivery without destuffing, the MbPT renders only CFS related services and does not provide shore handling services, as seen from the relevant flowchart. Secondly, the services rendered by MbPT at its CFS are only for the loaded container and the container is not destuffed and the cargo is not handled in break bulk form by MbPT for cargo accountal and delivery. Therefore, 'Cargo management charges' equivalent to 50% of the cargo management charges is prescribed for the containers which are subjected to destuffing and delivery at the MbPT CFS is prescribed.
- (xi). For the factory stuffed loaded export containers received at MbPT CFS in the export cycle, the relevant flowchart furnished by MbPT shows that the MbPT provides only CFS related services and does not render shore handling services. Therefore, 'Cargo management charges' equivalent to 90% of existing wharfage rates notified at Section 5 (H) (5) of Chapter V of the SoR of MbPT is prescribed. In that case, the rate works out to ₹900/- per TEU for foreign container and ₹540/- per TEU for coastal containers.
- (xii). Another issue brought before this Authority is the exemption from the incidence of wharfage enjoyed by the containers brought to MbPT CFS for delivery either as loaded container or delivery of cargo in break bulk form after destuffing. As per clause 5 (E) (7) of Chapter V of existing SOR of MbPT, the import containers discharged at an Indian port other than Mumbai and brought to Mumbai by Road / Rail for giving delivery are exempted from payment of wharfage on the cargo inside the containers irrespective of the position whether the container is delivered for factory destuffing or destuffed at MbPT CFS for delivery of cargo in break bulk form. It is reported that the containers landed at JNPT and moved to MbPT by

road enjoys this concession and this concession is not extended to the ICTPL containers.

As seen from the flowchart furnished by the MbPT in respect of import container received from JNPT by road at its CFS, the CFS related services rendered by MbPT to JNPT containers are at par with the services rendered to the containers received from ICTPL terminal. This is seen to be an inconsistent tariff arrangement. This inconsistency has not been brought to the notice of this Authority so far. Since the JNPT containers receive the CFS related services at MbPT CFS and wharfage levied on containerised cargo is mainly on account of services / facilities provided at CFS / delivery or receipt related functions, there is no justification why such containers should be exempted from payment of wharfage charges as per the provisions contained in the SoR of MbPT. Therefore, the existing clause in the SoR granting such exemption in wharfage is deleted. The rates approved in the interim tariff arrangement for management of cargo in the CFS will apply to all containers availing services at MbPT CFS except those handled at the berths operated by MbPT, which will pay full wharfage since shore handling operations are done or facilities are provided by MbPT.

However, the MbPT, if it so desires, for reasons like improving the utilisation of its CFS facilities, may extend the concession using the flexibility given to it in the SoR to charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts. The revenue implication arising from such rebates and discounts, if allowed, shall not, however, be recognised in the tariff fixing exercise.

- (xiii). As stated earlier, the above provisions are approved as an interim arrangement for a period of six months subject to the MbPT filing a cost based proposal within a period of three months for the services provided at its CFS, after which the interim arrangement will automatically lapse.
- (xiv). (a). Another issue posed before this Authority is regarding levy of demurrage on the cargo inside the containers by the MbPT even for the period of stay of such containers at the ICTPL premises. As per Section 5 (H) (1) of the existing SoR of MbPT, demurrage charges is payable on import containerised cargo at the rates prescribed under Section 3.1 (B) of the existing Scale of Rates of MbPT. Note (1) governing Section 3.1 (B) states that all import goods will be allowed storage in the docks free of demurrage for three days from the date following the day of complete discharge of vessel's cargo. As far as the export goods are concerned, free days will be allowed for storage in the docks for 7 days commencing from the date of admission of cargo into the port.
- (b). It is the case of ICTPL that MbPT is collecting demurrage charges on the cargo even for the period of stay at ICTPL yard. The MbPT maintains that it is entitled to collect demurrage charges under Section 3.1 (B) of its SoR on import containerised cargo. The MbPT counts the free period for the cargo from the date of completion of vessel operations at ICTPL premises, reportedly on the ground that note (1) prescribed under schedule 3.1 (B) stipulates for counting of free period from the date of completion of vessels' operation. The MbPT has stated that it allows concessional free period of 10 days to the containerised cargo of ICTPL containers also treating such cargo at par with the cargo inside the containers handled by the MbPT at its docks.
- (c). However, during the proceedings of this case, the MbPT has agreed that the port's entitlement for levy of charges starts only when the container / cargo passes on to its custody. But, the MbPT counts free period from the date of completion of vessel working at BPS, where ICTPL operates. Therefore, it has requested this Authority to clarify the existing provision

prescribed in its SoR relating to counting of free period from the vessel completion date.

- (d). The relevant provision in the SoR of MbPT for allowing free period is for the containers handled by MbPT at its wharf. With the advent of ICTPL, application of the said provision needs to be modified. Endorsing the position of MbPT that its entitlement for levy of charges starts only when the container/ cargo passes on to the port's custody, the "cut-off" date for counting the free period for the purpose of levy of demurrage charges on the cargo inside the containers handled by ICTPL at BPS and subsequently moved to MbPT CFS for destuffing/ delivery will be the date of entry of containers at the MbPT's premises. A suitable provision in this regard is inserted in the relevant chapter of the SoR of MbPT which governs the prescription of free period and cut off date for counting of free period.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

- (i) The following clauses are added after the existing clause (5) of Section 5 (H) of Chapter V:

"(6) The existing clauses at Sl. No. (1), (4) and (5) under Section 5(H) – Charges on containerised cargo in Chapter-V (Container related charges) will not be applicable for the containers not handled by the MbPT at its berths but brought to its CFS for cargo management operations and vice-versa and delivery / receipt purposes.

(7) (a) In case of import containers brought from other than MbPT operated berths to MbPT CFS for destuffing and cargo delivery, a cargo management charge equivalent to 90% of the wharfage rates prescribed in Schedule 3.1 (A) of Chapter III is payable.

(7) (b) In case of import containers brought from other than MbPT operated docks to MbPT CFS for delivery as loaded container, cargo management charges equivalent to 50% of the charges prescribed in Section 7 (a) above is payable on the cargo inside the container.

(7) (c) In case of export cargo received and stuffed inside the containers at MbPT CFS and moved to ICTPL Terminal as loaded containers for shipment, cargo management charges equivalent to 90% of the wharfage rates prescribed in Schedule 3.1 (A) of Chapter III is payable.

(7) (d) In case of export loaded containers received at MbPT CFS and moved to ICTPL Terminal for shipment, a consolidated charge of Rs.900/- per TEU for foreign container (Rs.540/- per TEU in the case of coastal containers) is payable on the cargo inside the container.

7 (e) The provisions at 7 (a) to 7 (d) above shall automatically lapse immediately on the expiry of six months from the date of notification of the this Order unless specifically extended by this Authority."

- (ii) The following note is inserted under the 'General Notes to Section 3.1 (B)' of Chapter-V, as Sl. No.1 (a), after the existing note (1).

"In case of containers handled by ICTPL at its Terminal and subsequently moved to MbPT CFS for delivery either as loaded container or for destuffing of the container and delivery of the cargo, as the case may be, the free period will be counted from the date of entry of containers at the MbPT CFS for the purpose of levy of demurrage charges on the cargo inside the containers."

- (iii). The last sentence "No wharfage on the cargo inside the containers shall be levied" in the existing Note (7) under Section 5 (E) - Licence (storage) Fees on container in Chapter V (Container related charges) is deleted.

10.2. The above provisions shall come into effect from the date of notification of the Order in the Gazette of India and Clauses 7(a) to (e) inserted in the Scale of Rates shall remain valid for six months or further orders, which ever is earlier.

10.3. The MbPT is advised to come up with a well analysed proposal for levy of separate cargo management charges for the services provided by the port at its CFS, duly justified by cost details, within a period of three months from the date of notification of the order passed in this case.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/A/143/11-Exty.]